DOCUMENTI PRINCIPALI

relativi

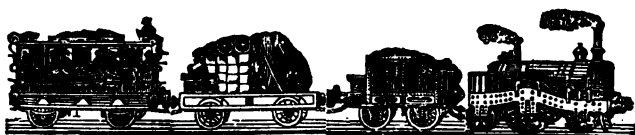
ALLA STRADA FERRATA

DELL' ITALIA CENTRALE

DOCUMENTI PRINCIPALI

RELATIVI

ALLA STRADA FERRATA

DELL' ITALIA CENTRALE

MODENA

Per gli Eredi Soliani Tipografi Reali
1852

CONVENZIONE

STIPULATA IN ROMA

DAI CINQUE PLENIPOTENZIARI

DEI GOVERNI

PONTIFICIO, AUSTRIACO, ESTENSE, PARMENSE E TOSCANO

il 1.° maggio 1851.

IN NOME DELLA SANTISSIMA ED INDIVISIBILE TRINITÀ.

Sua Santità

Sua Maestà l'Imperatore d'Austria Re d'Ungheria e di Boemia ec. ec.

Sua Altezza Reale l'Arciduca Duca di Modena ec. ec.

Sua Altezza Reale l'Infante di Spagna Duca di Parma ec. ec.

Sua Altezza Imperiale Reale l'Arciduca Gran-Duca di Toscana ec. ec.

Animati dal desiderio di procurare ai rispettivi Stati i vantaggi che possono loro risultare dall'apertura di una strada destinata a congiungere le reti di strade ferrate Austro-Lombarde con quelle delle consimili strade esistenti in Toscana hanno determinato di devenire a tale effetto alla stipulazione di una Convenzione speciale, ed hanno a tal fine nominato in loro Plenipotenziari:

Per parte della Santa Sede

Sua Eminenza il signor Cardinale Giacomo Antonelli, Pro-Segretario di Stato di Sua Santità;

Per parte dell' Austria

Il signor Conte Maurizio Nicola Esterházy-Galantha-Torchtestein, Gran Croce dell'Ordine Pontificio Piano, di quello Granducale di S. Giuseppe di Toscana, di quello Reale di San Gennaro delle due Sicilie e dell'Ordine Costantiniano di

San Giorgio di Parma, Ciamberlano di Sua Maestà Imperiale e Reale Apostolica, Suo Inviato Straordinario e Ministro Plenipotenziario presso la Santa Sede;

Per parte di Modena

Il signor Conte Francesco Malaguzzi, Tenente Colonnello e Ciamberlano di Sua Maestà Imperiale e Reale Apostolica, Cavaliere di seconda Classe di Sant' Anna di Russia, Commendatore dell' Ordine Pontificio di San Gregorio Magno e di quello di San Giorgio della Riunione, Cavaliere di terza Classe dell' Aquila rossa di Prussia;

Per parte di Parma

Il signor Dottore Marco Aurelio Onesti, Commendatore del Sacro Angelico Imperiale Ordine Costantiniano di San Giorgio di Parma, e del Reale Ordine di Francesco I delle Due Sicilie, Consigliere di Stato effettivo, Ministro di Stato pel Dipartimento delle Finanze;

Per parte della Toscana

Il signor Consigliere Giovanni Baldasseroni, Senatore della Toscana, Cavaliere dell' Ordine Insigne e Militare di San Stefano Papa e Martire, Cavaliere Gran Croce dell' Ordine del Merito sotto il titolo di S. Giuseppe, Gran Croce dell' Ordine Imperiale Austriaco di Leopoldo, Gran Croce decorato del Gran Cordone della Sacra Religione ed Ordine Militare dei Santi Maurizio e Lazzaro di Sardegna, Gran Croce dell' Ordine Pontificio di San Gregorio Magno, Gran Cordone dell' Ordine di San Gennaro delle Due Sicilie, Senatore Gran Croce del Sacro Angelico Imperiale Ordine Costantiniano di San Giorgio di Parma, decorato della Croce di prima Classe pel Merito Civile dell' Ordine Parmense di San Lodovico, Ciamberlano di Sua Altezza Imperiale e Reale il Gran-Duca, Suo Ministro Segretario di Stato pel Dipartimento delle Finanze, del Commercio, e dei Lavori Pubblici, Presidente del Consiglio dei Ministri, ec. ec.

I quali essendosi riuniti in Roma ed avendo esibiti i loro Plenipoteri, trovati in buona e debita forma, e quelli scambiatisi, hanno convenuto e stipulato gli Articoli seguenti, con la riserva delle ratifiche dei rispettivi Sovrani:

Art. 1. La Santa Sede, l'Impero Austriaco, i Duchi di Modena e di Parma ed il Gran Duca di Toscana, penetrati dall'importanza di agevolare i mezzi di comunicazione fra i loro Stati ed ampliare così le scambievoli relazioni di buona vicinanza, concordano la costruzione di una Strada Ferrata che assumerà il nome di **Strada Ferrata dell'Italia Centrale**, e che partendo per una parte da Piacenza si debba dirigere per Parma a Reggio, e per l'altra parte staccandosi da Mantova proceda ugualmente a Reggio, e di colà per Modena e Bologna a Pistoja o a Prato, secondo che sarà riconosciuto più agevole e men dispendioso il passaggio dell'Apennino, congiungendosi infine, nell'una o l'altra di dette Città, alla rete delle Strade Ferrate toscane.

Art. 2. È annessa alla presente Convenzione la Carta geografica sulla quale è in colore azzurro tracciato l'andamento della linea con la quale sviluppasi il concetto espresso nell' Articolo precedente, fermo sempre quanto è in esso avvertito circa al punto nel quale la strada traversa l'Apennino per giungersi alle strade toscane, ciò che si riserva, nel miglior interesse dell'Impresa, a studi e verificazioni ulteriori.

Art. 3. Il Governo Imperiale Austriaco si obbliga di ultimare a tutte sue spese, e contemporaneamente alla strada che forma soggetto della presente Convenzione, le proprie Strade Ferrate, tanto a fino Piacenza, quanto fino a Mantova, permettendo in ambidue questi punti che le strade stesse si congiungano alla nuova strada centrale italiana.

Art. 4. Il Regio Governo Toscano ugualmente promette che le proprie Strade Ferrate da Pistoja a Lucca e da Pistoja a Firenze saranno ultimate contemporaneamente, se non prima della nuova strada centrale.

Art. 5. La costruzione della Strada Ferrata per l'Italia centrale sarà affidata ad una o più Società intraprenditrici a quelle migliori condizioni che sarà possibile di stabilire per diligenza della Commissione, di cui sarà parlato in appresso. Frattanto i Governi interessati concordano fin d'ora di assicurare alla Società o alle Società suddivisate i seguenti benefizii e privilegi, cioè:

a) Protezione ed assistenza efficace per eseguire tutti gli studi e successivamente tutti i lavori necessari per condurre l'impresa:

b) Diritto di procedere per via di espropriazione coatta all'acquisto di qualsivoglia terreno o fabbrica che sia necessario per l'esecuzione della strada, come per l'erezione di tutti gli stabili necessari al servizio della medesima, ritenuto nella Società espropriante l'obbligo d'indennizzare pienamente i possessori espropriati e guarentirne l'interesse a termini di giustizia secondo le leggi veglianti nei rispettivi Stati ed i sistemi praticati in altri casi congeneri:

c) Privilegio esclusivo per la durata non maggiore di anni cento, intendendosi che la maggiore o minore durata della concessione dovrà formare appunto articolo di negoziazione fra la Commissione e le Società concorrenti, e salvo in questo rapporto le dichiarazioni che si contengono nel successivo Articolo 24:

d) Esenzione di qualunque imposta ordinaria, straordinaria e speciale sulla strada, suoi accessori, ed esercizio della medesima, e libera introduzione, franca di dazio o di altre gabelle, per tutti i ferramenti, macchine, attrezzi ed oggetti strettamente ed esclusivamente necessari alla costruzione della strada, primo armamento ed attivazione della medesima. Esenzione dal diritto proporzionale di cui fossero passivi tutti gli atti che la Società dovesse stipulare per la costruzione della strada, quali saranno registrati o, come dicesi, interinati col pagamento del *minimum* fra i diritti fissi stabilito dalle leggi dei rispettivi paesi. È però ben inteso che la Società continuerà a pagare l'imposta territoriale sulla cifra per la quale i terreni o le fabbriche da essa acquistate figuravano ai pubblici Catasti secondo la precedente loro destinazione:

e) Garanzia di un *minimum* d'interesse sul Capitale che, dentro certi limiti, sarà effettivamente impiegato nella costruzione della strada.

Art. 6. In compenso agli accennati benefizi, la Società Concessionaria dovrà sottomettersi a tutte le condizioni ed

oneri inerenti a simili intraprese, e fra le altre a quelle che appresso:

a) Ultìmare gli studi preparatorii, atti a scegliere e tracciare la linea stradale, entro un anno dal momento che verrà stipulato con essa l'atto di concessione. E segnatamente per ciò che riguarda la comunicazione tra Bologna e Toscana la Società Concessionaria dovrà studiare ugualmente la linea fra Bologna e Pistoja, che quella fra Bologna e Prato, onde porre i Governi in istato di scegliere quella più conveniente all'Impresa, e per la linea da Bologna per la Porretta a Pistoja, come per quelle dei Ducati di Modena e di Parma potrà profittare degli studi che fossero già fatti, di contro al debito compenso verso i proprietari dei medesimi.

b) Incominciare contemporaneamente i lavori in cinque punti, entro il termine di un mese da che la linea sarà stata definitivamente approvata, attaccando l'opera da cinque parti, cioè Pistoja o Prato, Bologna, Modena, Piacenza e Mantova, dividendoli in modo tale che la strada tutta debba essere terminata in quattro anni decorrendi dal giorno in cui l'intera linea stradale sarà stata definitivamente approvata; e specialmente quanto alla comunicazione tra Bologna e Toscana è determinato che i lavori si comincino insieme dal punto di confine dei due Stati, e di là si scenda verso le Città che si debbono collegare.

c) Sottomettersi interamente alla sorveglianza ed ispezione tecnico-amministrativa della Commissione, di che appresso, come degl'Ingegneri ed Ispettori che saranno dalla medesima delegati.

d) Stabilire d'accordo con essa Commissione non tanto il termine di durata della concessione, il minimo dell'interesse che dovrà esserle garantito, il numero delle stazioni di che la strada deve essere corredata, la località delle medesime, il numero delle corse che per il meno dovranno eseguirsi, il massimo dei prezzi esigibili per il trasporto delle persone o delle merci, ed ogni altra disposizione e disciplina conveniente a cautelare la sicurezza personale e

l'interesse degli utenti la strada, analogamente a quanto si pratica sopra altre Strade Ferrate italiane.

Art. 7. Fino al totale compimento della strada centrale, gl'introiti eventuali sopra i tronchi, che già fossero in esercizio, si devolveranno a reintegrare il capitale impiegato nella costruzione, a carico del quale cadranno gl'interessi che la Società dovesse corrispondere sopra i versamenti fatti dagli Azionisti e computabili a scala in ragione di tempo dalla data dei versamenti medesimi.

Art. 8. Per quanto sia possibile, si fisserà fin da principio, sul risultato di perizie estimative, con la Società intraprenditrice il Capitale sociale dentro la concorrenza del quale vuolsi ristretta la garanzia di un *minimum* di interesse a carico dei Governi contraenti.

Tutte le volte che ciò non si possa assolutamente conseguire, si darà luogo a stipulare e quindi operare come appresso:

Condotta la strada sotto l'assoluta dipendenza ed ispezione della Commissione, sarà, al momento dell'apertura totale di essa, verificata tutta la spesa occorsa per la costruzione, armamento e corredo di esercizio della medesima, e quella somma costituirà il Capitale sul quale s'intende dai Governi garantito quel *minimum* d'interesse che sarà concordato.

Art. 9. Qualora, dopo i primi due anni dal momento della totale apertura della strada, risultasse dai conti dell' esercizio della medesima che gli utili netti non fossero nel loro complesso tali da coprire il *minimum* dell'interesse stato garantito sul capitale determinato, come nell'articolo precedente, in tal caso la Società avrà il diritto di convenire coi Governi contraenti che venga portata ad effetto l'assicurazione di quell'interesse nel limite pattuito. L'effetto di questa Convenzione è retroattivo alle due annate precedenti.

Art. 10. Con la garanzia che si assumono gli Stati contraenti non resteranno mai esposti ad altre obbligazioni che a quella di pagare la sola differenza che si verifichi fra la

rendita netta realizzata sull' intero andamento della strada centrale e l' importare dell' interesse garantito sul capitale sociale determinato.

Art. 11. La rendita netta per gli effetti espressi nello articolo precedente sarà quella che risulterà dagli annui incassi, detratte le spese del mantenimento della strada e suo esercizio, esclusa ogni qualunque prelevazione di fondo di riserva, ed esclusa altresì ogni spesa dipendente da qualsivoglia restauro straordinario di cui per qualunque causa si verificasse il bisogno.

Art. 12. All' oggetto che dette spese siano tenute nei giusti limiti, nè venga la rendita per detrazione delle medesime oltre la debita misura diminuita, dovrà ogni anno essere sottoposto alla Commissione Governativa, per la conveniente approvazione, uno stato di previsione di esse spese, nè oltre la cifra da questo stato risultante potranno valutarsi le spese nello stabilire la differenza fra la rendita netta e l' importare dell' interesse garantito.

Art. 13. Se per caso fortuito, straordinario e di forza maggiore, restasse interrotto per un lasso di tempo non breve il regolare esercizio della strada, o in totalità o per un tratto superiore alla terza parte della lungezza della medesima, s' intenderà pure sospeso, durante la detta interruzione, l' effetto dell' accordata garanzia.

Art. 14. Le somme, che gli Stati contraenti dovessero pagare alla Società Concessionaria in conseguenza della garanzia precitata, dovranno essere loro rimborsate sopra le eccedenze che al di là dell' interesse garantito si verificassero nei prodotti degli anni successivi.

Art. 15. All' effetto poi di stabilire più particolarmente la misura dell' impegno, che ciascun Governo assume nel garantire alla Società Concessionaria un *minimum* d' interesse sul capitale che verrà impiegato nella costruzione ed attivazione della strada centrale Italiana, resta concordemente determinato quanto appresso:

Sarà tenuto conto distinto, dirimpetto a ciascun Governo, delle somme tutte impiegate esclusivamente nella costruzione

ed armamento del piano stradale dentro il territorio del rispettivo Stato, come per le opere e fabbriche qualunque erette dalla Società nel territorio suddetto per necessario servizio della strada medesima.

La spesa occorsa per provvista di macchine, carrozze, carri e quanto altro occorra per l' esercizio della strada e che servir debba a promiscuo servizio sopra la linea della medesima, verrà ripartita per ugual porzione, e cosi per un quinto fra i cinque Governi contraenti.

Ed il cumulo delle somme procedenti dai due titoli antedetti costituirà il capitale sul quale ciascun Governo sarà tenuto a garantire, per la sua quota, l' interesse pattuito con la Società.

Rimane però correspettivamente stabilito che anco i prodotti che si realizzeranno sopra tutta la linea stradale debbono essere dimostrativamente imputati a vantaggio di ciascun Governo, sopra la proporzione stessa del capitale sul quale ha l' obbligo di garantire l' interesse, cosicchè niuno dei Governi contraenti rimanga mai esposto oltre la differenza che per avventura si verifichi tra la quota dei prodotti totali della strada, che deve essergli attribuita, e la quota dell' interesse, di cui ha assunto la garanzia, l' una e l' altra ugualmente calcolata sulla base del capitale risultante dal cumulo delle spese surriferite.

Siccome rimane, per ultimo, dichiarato che al termine della concessione ciascun Governo entrerà liberamente al possesso del tronco o tronchi stradali esistenti sul rispettivo territorio e delle fabbriche di ogni genere che fossero state costruite per servizio della strada.

Art. 16. I Governi contraenti si riserberanno finalmente dirimpetto alla Società Concessionaria, e correspettivamente alla garanzia che le accordano, i diritti che appresso:

a) D' invigilare nel più lato modo l' amministrazione economica dell' impresa; di richiedere tutti gli schiarimenti e comunicazioni che crederà opportuni; di farsi rappresentare nelle adunanze generali per mezzo di due o tre Commissari, e di prendere parte attiva non tanto nelle discussioni quanto anche nelle deliberazioni delle medesime.

b) Di ordinare un cambiamento di tariffe parziali o generali, quando l'esperienza dimostrasse che con quelle in corso non si può raggiungere una rendita che valga a coprire, oltre le spese, il garantito interesse.

Art. 17. La Società Concessionaria dovrà permettere che i Governi concedenti erigano a proprio conto e per loro servizio i telegrafi elettrici lungo la linea stradale; avrà l'obbligo di dar comodo nelle stazioni per la residenza dei gabinetti telegrafici, e farà che le persone addette al suo servizio si prestino pure a sorvegliare la manutenzione dei telegrafi medesimi. Correspettivamente i Governi concederanno alla Società l'uso gratuito dei telegrafi per le comunicazioni interessanti esclusivamente al servizio della strada ferrata, osservate sempre le discipline convenienti.

Art. 18. Tutte le volte che gli Stati contraenti si troveranno d'accordo per ridurre ad atto la facoltà riservatasi di stabilire la linea telegrafica, di che è sopra parola, ciascuno contribuirà alla spesa nella percorrenza del proprio territorio, e dentro i limiti del medesimo avrà il carico del personale necessario. Peraltro ogni comunicazione fra Governo e Governo per mezzo della linea telegrafica sarà gratuita; e quando la linea stessa dovesse esser messa a disposizione anche del pubblico, ciò formerà subbietto di accordo separato.

Art. 19. La Società Concessionaria dovrà pure obbligarsi alla condizione di condurre *gratis*, con i treni stabiliti, un vagone postale o di dare altrimenti comodo a piacere dei Governi interessati per il trasporto delle corrispondenze postali, regolando le corse e le fermate dei convogli in modo che possa lungo la linea essere disimpegnato il servizio postale.

La Società dovrà in ultimo obbligarsi tanto ad assicurare per un prezzo discreto, da convenirsi, il trasporto dei militari, della forza politica e degli arrestati che fossero alla loro rispettiva custodia commessi, in guisa che siavi, per questi ultimi, la sicurezza necessaria, quanto a stipulare ogni maggiore facilità combinabile per il trasporto dei mi-

litari che viaggiano isolati od in corpo, secondo quello che nei rispettivi casi si pratica sopra altre strade di ferro già attivate.

Art. 20. Il Governo Austriaco, come ciascun altro dei Governi contraenti, permetterà che la Società si formi in qualunque delle Città del rispettivo dominio ed abbia sede nella medesima, con che per altro debba in ogni caso essere costituita un'amministrazione generale residente in Modena, che viene riguardata come luogo centrale per gl' interessi dell' Impresa.

Art. 21. Le azioni della Società godranno ugualmente, in tutti gli Stati dei Governi contraenti, tutte quelle garanzie, prerogative e facilità, che si accordano rispettivamente alle azioni delle Società indigene.

Art. 22. La Commissione, di che è parola negli Articoli precedenti, si comporrà di cinque membri, uno per ciascun Governo, ed avrà la sua sede pure in Modena. Ciascun Governo sosterrà la spesa del Commissario rispettivo; ma tutte le spese occorrenti per il personale subalterno ed altre di offizio saranno sostenute dalla Società, e portate annualmente nel bilancio di previsione prescritto dall' Articolo 12 surriferito.

Art. 23. Con regolamento speciale da concordarsi, verrà stabilita la sfera di attribuzioni della Commissione prenominata, così dirimpetto ai Governi contraenti, quanto verso la Società.

Art. 24. All' effetto che resti precisamente determinata la portata del privilegio, che i Governi contraenti intendono di accordare alla Società Concessionaria, è dichiarato che, conseguentemente al medesimo, eglino si obbligano solamente a non autorizzare, per tutta la durata della concessione, altra Strada Ferrata che serva direttamente alle medesime comunicazioni dei luoghi allacciati con la linea di strade che forma il soggetto della concessione medesima. Mentre all' opposto si riservano rispettivamente la facoltà di eseguire od autorizzare la costruzione di nuove strade, o bracci di Strade tanto Ordinarie, quanto Ferrate, anche in

comunicazione od in prolungamento di quelle sopraenunciate.

Art. ultimo. Il cambio delle Ratifiche della presente Convenzione avrà luogo in Roma nello spazio di giorni quaranta, o più presto, se sarà possibile.

In fede di che la presente Convenzione è stata in cinque originali firmata dei Plenipotenziari suddetti, che vi hanno apposto l'impronta dei loro Stemmi.

Roma, il giorno primo del Mese di Maggio dell'anno mille ottocento cinquantuno.

(L. S.) G. Cardinale ANTONELLI m. p.
(L. S.) M. ESTERHÀZY m. p.
(L. S.) MALAGUZZI m. p.
(L. S.) A. ONESTI m. p.
(L. S.) G. BALDASSERONI m. p.

NOTIFICAZIONE

DELLA COMMISSIONE INTERNAZIONALE

RESIDENTE IN MODENA

PER GLI AFFARI RISGUARDANTI LA COSTRUZIONE ED ATTIVAZIONE

DELLA STRADA FERRATA DELL' ITALIA CENTRALE

pubblicata il 21 novembre 1851.

Coerentemente alla Convenzione stipulata in Roma nel dì primo Maggio anno corrente per l'apertura di una Strada Ferrata nella ITALIA CENTRALE, quindi ratificata dai Sovrani dei rispettivi Stati, la Commissione Internazionale riunitasi in Modena rende intanto pubblicamente note le seguenti norme per le Società, che vorranno intraprendere la costruzione ed attivazione della Strada Ferrata suddetta.

Parte Tecnica.

1. La linea della Strada Ferrata viene stabilita in massima come segue, salvo quelle modificazioni che, dietro studi ulteriori, si riputeranno dalla Commissione necessarie.

Il punto di partenza sarà sulla sponda destra del Po presso Piacenza: da questo punto si condurrà sullo spalto della fortezza fino all'angolo Nord-Est a fronte del bastione di S. Lazzaro nell'andamento da concertarsi coll'Autorità Militare. Distendendosi al Nord della Via Emilia o Postale di Parma in lunghe linee rette, fra loro unite con dolcissime curve, intersecherà i torrenti Rifiuto, Nure, Riglio, Chiavenna ed Arda in favorevole posizione e direzione al loro passaggio. Sempre al Nord della rammentata via postale, e vicino a Fiorenzuola, la Strada Ferrata si volgerà in rette linee pure congiunte con amplissime curve per passare opportuna-

mente il torrente Stirone e dirigersi sotto Borgo San Donnino, di dove continuerà nello stesso modo fino al Taro, che conviene passare sotto corrente a poca distanza dal gran ponte sulla Emilia. All'egresso di quel torrente, con altra lunga linea si giungerà, passando al Nord del frutteto Reale, fino al torrente Parma, ove questo bene si presta alla costruzione di un ponte. Qui non sarà ommesso di esaminare se potesse forse la linea passare a mezzogiorno di Parma, costruendo un ponte sul torrente Baganza, e sullo stesso torrente Parma inferiormente a quello detto il ponte d'Attero. Passato il torrente Parma, dovrà la Strada Ferrata avvicinarsi alla via Emilia verso la porta S. Michele, e ciò tanto nel caso in cui si prescelga il primo, quanto se si adotti il secondo andamento. Giungerà quindi con altre lunghe linee rette ed ampie curve al confine Estense, ossia al torrente Enza, sul quale sarà costruito un ponte, e proseguirà direttamente al Nord della Emilia fino presso Reggio. Dopo questa Città, che la Strada Ferrata deve avvicinare verso tramontana, sarà preferita quella linea con cui più facilmente e sicuramente possa edificarsi un ponte sul torrente Secchia in conveniente distanza da Rubiera, per giungere dipoi al Nord della Città di Modena, oltrepassata la quale, occorrendo alquanto allontanare la Strada Ferrata dalla Emilia per attraversare il Panaro in luogo opportuno ad un ponte sotto corrente a quello attuale di S. Ambrogio, dovrà la Strada Ferrata necessariamente condursi al Nord di Forte Urbano, da dove proseguirà direttamente fino presso le mura di Bologna. Di qui, retrocedendo pel ponte sul Reno, si volgerà alla valle superiore di questo fiume e ne seguiterà poi il corso fino alla confluenza della Setta. In questo punto possono prendersi, e debbonsi studiare diversi andamenti per varcare l'Apennino, dirigendo la Strada Ferrata a Pistoja ovvero a Prato. Per il primo riescono praticabili le Valli del Reno, dell'Ombrone, e della piccola Limentra; per il secondo possono esserlo quelle della Setta, del Brasimone, della Limentra grande, e del Bisenzio.

Ritornando al punto ove la Strada Ferrata si diparte da

Reggio verso Mantova, la Società intraprenditrice, presi i necessari concerti colle Autorità Militari rispetto al luogo ove presso Borgoforte deve attraversarsi il Po, studierà l'andamento della medesima per modo che avvicinandosi a Guastalla ed a Luzzara arrivi appunto alla sponda destra del rammentato fiume, ritenendo che per ora, e fino a che non sarà altrimenti provveduto, il passo sarà fatto mediante Battello a Vapore atto per tale servizio: ciò nulladimeno si studierà contemporaneamente il progetto di attraversare il Po con un ponte stabile per condursi a Mantova.

Le stazioni che intanto vengono designate per la totalità della strada sono:

In 1.ª Classe - Piacenza, Parma, Reggio, Modena, Bologna.

In 2.ª Classe - Fiorenzuola, Borgo S. Donnino, Guastalla.

Restano riservate le stazioni di 3.ª Classe per i luoghi che saranno riconosciuti più convenienti per l'esercizio della Strada Ferrata, da concordarsi colla Società intraprenditrice.

Si avverte altresì che nei luoghi ove saranno le congiunzioni con Strade Ferrate preesistenti, la Società intraprenditrice della centrale Italiana dovrà a suo tempo intendersi con i concessionari di quelle per il comune uso.

2. Il progetto che sarà presentato alla Commissione dovrà comporsi di un prospetto preventivo della spesa d'esecuzione collo sviluppo planimetrico e altimetrico e coi necessari disegni per la costruzione della strada, delle opere d'arte, e d'ogni altra qualsiasi sua dipendenza. Dovrà pure contenere le analisi dei prezzi parziali di ciascheduna opera e l'elenco generale dei medesimi; quest'ultimo da dividersi, tronco per tronco, entro i limiti degli Stati segnatari, e quello del tronco per Mantova da suddividersi colla spesa speciale per la costruzione di un ponte sul Po.

3. Il piano stradale, compreso i ponti, sarà formato per due binarii su tutta la strada in pianura e fino al piede dell'Apennino, attivandone però preventivamente un binario solo. Ma nell'Apennino sarà costruito il piano stradale per un solo binario, tranne quei luoghi ove occorreranno degli sviamenti. La larghezza del piano stradale a due binarii

sarà di otto metri da ciglio a ciglio, e quella per un binario solo sarà di cinque metri. Faranno parte della costruzione della strada tutti gli attraversamenti delle strade e dei corsi d'acque, come pure ogni opera che occorra per separarla dagli adiacenti fondi.

4. L'inclinazione delle scarpe sarà generalmente dell'uno e dell'uno e mezzo di base per uno di altezza secondo la natura dei terreni e la elevazione del piano stradale. Nei tratti in roccia la inclinazione dei cavamenti sarà stabilita secondo la natura della roccia stessa.

5. I manufatti si ritengono per massima da costruirsi tutti in muramento, salvo le variazioni da introdurre per circostanze particolari, nel qual caso saranno accolti i progetti per manufatti in legname o in ferro.

6. Qualunque delle opere componenti la Strada Ferrata, di cui trattasi, dovrà essere eseguita in perfetta regola d'arte e colla maggiore solidità, ritenendo però il carattere della semplicità senza alcun lusso di costruzione.

7. Alla distanza di ogni chilometro, salve le differenze che in atto pratico si trovassero necessarie, verrà edificata una casetta in muramento per uso di un guardiano, composta di una camera, una cucina, e un piccolo magazzino.

8. Le stazioni indicate al numero 1, si ritiene che, come gli altri fabbricati, sieno di solida costruzione e di semplice architettura.

9. In tutta la estensione della strada, meno il passo dell'Apennino, le curve dovranno essere amplissime, nè avere in alcun caso raggio minore di metri 500. Nell'Apennino, se ne ricorra l'assoluta necessità, il minimo raggio potrà essere di 300 metri. Quanto allo sviluppo altimetrico, si procurerà dovunque di ottenere le livellette, ossia le inclinazioni dei vari tronchi di strada, più convenienti e per quanto sia possibile orizzontali, nè si ammetteranno giammai pendenze maggiori dell'uno per dugento fuorchè nello sviluppo della strada nell'Apennino, dove potrà essere adottata la pendenza dell'uno in quaranta, sempre però nei casi in cui venga riconosciuta inevitabile una così forte inclinazione.

10. L'armamento del piano stradale consisterà in un abbondante letto di ghiaia disposto orizzontalmente in un cassero, o formella, nella quale verranno disposte le traverse da farsi di rovere, di castagno, di larice, o di pino, con le guide di ferro a base larga sovrapposte. Il peso di queste guide non sarà minore di chilogrammi 25, nè maggiore di 27 per metro corrente nella pianura, e sarà di 30 chilogrammi nella montagna dove le pendenze oltrepassano l'uno per dugento. Rispetto però all'armamento in genere, la Società Concessionaria sarà in libertà di offrire qualunque altro sistema, purchè corrisponda agli ultimi progressi dell'arte, e che sia stato esperimentato per buono; e la Commissione ne farà soggetto di opportuno esame per decidere se sia da adottare.

11. Saranno apposte lungo tutto il piano stradale delle colonnette migliarie in pietra con sottodivisioni pure in pietra di chilometro in chilometro, come suole generalmente praticarsi lungo le Strade Ferrate.

12. La Società darà nelle sue proposizioni chiara ed esplicita spiegazione di quel sistema di macchine, carri, carrozze ed altri mezzi di trasporto ed esercizio che crederà di proporre alla Commissione, la quale si riserba di portarvi il dovuto esame, dichiarando fin d'ora che essa esige uniformità in tutti questi servigi, e che, quanto alle macchine locomotive, il loro numero, da predisporsi fin da principio per tutta l'estensione della strada, non sarà minore di 50, nella ragione cioè di una macchina per circa quattro chilometri di strada, con un numero corrispondente di carrozze di prima, di seconda e di terza classe, e di vagoni per le merci, il tutto per modo da fare il servizio esattamente e senza incaglio.

13. Le stazioni dovranno essere provviste dei necessari scambi, piattaforme, rifornitori, ed altri attrezzi, e di tutto ciò che occorre al ben regolato servigio della strada, come pure non dovranno mancare locali per il carico e lo scarico delle merci, per i servizi doganali, sanitari, politici ecc. ed infine per tutto quanto risguarda un perfetto esercizio.

Parte Economico-Amministrativa.

14. Non saranno ammesse al concorso se non che le Società le quali presentino nomi di persone probe, idonee, solventi, e senza eccezione veruna per ben riescire nella esecuzione della grande impresa.

15. La Società, che rimane Concessionaria, dichiarerà di assoggettarsi pienamente e senza eccezione alle leggi e discipline vigenti negli Stati Estensi rispetto alla contrattazione ed amministrazione generale della impresa. Ed in quanto alla esecuzione dell' opera dichiarerà di assoggettarsi alle leggi e discipline vigenti nei rispettivi Stati dove si costruisce la strada, e ad essere trattata a parità dei Sudditi degli Stati medesimi senza alcuna distinzione. E tutto ciò durante il tempo della concessione.

16. In questa impresa non hanno luogo concessioni preliminari, dovendo essere ogni Società nella sua offerta già predisposta a fare i relativi studi, a compiere i quali la Commissione ritiene che potranno le concorrenti Società profittare di quelli che sono già fatti, di contro al debito compenso verso i proprietari dei medesimi: dovranno però le Società stesse nella formazione e compimento di questi studi uniformarsi alle prescrizioni che la Commissione troverà necessario di imporre.

17. Per dar luogo alle parziali offerte di più Società, la impresa verrà suddivisa nelle seguenti Sezioni:

a) Da Piacenza a Parma.

b) Da Parma a Modena, più il tronco da Reggio verso Mantova.

c) Da Modena per Bologna a Pistoja o a Prato.

Qualora si presentasse una Società, che concorresse a tutte tre le Sezioni unite, questa avrà la preferenza, ancorchè il vantaggio che offrissero le Società per le Sezioni parziali fosse maggiore di quello da essa esibito: perciò la Commissione non deverrà a concessione definitiva fin che non abbia esperimentato se vi sia mezzo di combinare una concessione sola per tutta la linea complessivamente.

18. Nelle offerte dovrà dichiararsi il minimo d' interesse che si chiede sul capitale erogabile nelle indennità e nella costruzione ed attivazione della strada, il tempo che si dimanda per la durata della concessione, e la tariffa dei prezzi di trasporto per le persone e per le merci.

19. La garanzia per la totalità della impresa viene fissata in un milione di franchi, che sarà tenuto in deposito infruttifero, da restituirsi ad opera compiuta ed attivato che sia l' esercizio della Strada Ferrata su tutta la sua estensione. Invece del deposito si ammetteranno ipoteche di beni stabili riconosciuti capaci di tale onere, ed esistenti in qualunque degli Stati interessati, da inscriversi nei rispettivi luoghi ove fossero i beni medesimi: non sarà però rifiutato di accettare qualunque altro modo di garanzia venisse offerto e riconosciuto dalla Commissione idoneo al fine voluto.

20. Oltre al suddetto milione di Lire italiane depositato per garanzia, dovrà la Società depositare altre L. 250 mila italiane in contante, le quali, ritenute infruttifere, saranno per detta Società perdute a titolo di penale quando, spirati i termini assegnati nell' Articolo 6 lettera (*a*) e lettera (*b*) della Convenzione del primo Maggio anno corrente, non fossero compiuti gli studi e tracciata la strada, e non venissero incominciati i lavori nei punti tutti indicati nella Convenzione stessa. Qualora però a tali obblighi venga adempiuto esattamente, questo secondo deposito sarà subito restituito.

21. Se la impresa dovesse essere suddivisa nelle Sezioni parziali, come sopra indicate, allora la garanzia, di che al precedente numero 20, sarà estesa sino al ventesimo del capitale necessario agli indennizzi, costruzione, ed attivazione della strada in ciascuna Sezione, rimanendo sempre fermo per ogni Sezione lo sborso e la penale di 250 mila franchi in caso dell' inadempimento delle prescritte condizioni.

22. Ambidue i depositi suddetti saranno fatti in una cassa pubblica dello Stato Estense nella Città di Modena.

23. Rispetto al disposto dagli Articoli 15 e 16 della Con-

venzione del 1 Maggio anno corrente, la Commissione comunicherà a suo tempo alla Società intraprenditrice le relative istruzioni.

24. Viene accordato tutto il mese di Febbraio 1852 per termine perentorio alla presentazione delle offerte, ed al primo del successivo Marzo non saranno altrimenti accettate.

25. Le offerte saranno presentate in ischede sigillate entro una sopraccarta indicativa il soggetto del contenuto, e diretta all'Uffizio della Commissione Internazionale residente in Modena.

26. La Commissione, aperte le schede colla debita legalità e conosciuto quali sieno le proposizioni accettabili e quali da rigettarsi, entrerà colle Società, che presentarono le prime, in trattativa e stipulerà il relativo contratto, però sotto il riserbo della successiva sanzione dei Governi contraenti, la quale procurerà quanto possibile sollecita, con fiducia che non ritardi oltre le due settimane.

27. La Commissione in tutto il resto si riferisce alla Convenzione del 1° Maggio anno corrente, di cui la presente Notificazione forma seguito, e si riserva di stendere a suo tempo il Capitolato delle condizioni da imporre alla Società deliberataria.

28. La Commissione dichiara che è disposta a promovere, occorrendo, tutto ciò che valga a facilitare per quanto sarà possibile gli accordi colle Società Concessionarie ed a favorire quelle proposizioni che si riscontrassero ragionevoli e giuste.

Modena il 21 Novembre 1851.

Conte Gaetano ZUCCHINI Commissario PONTIFICIO.
Cav. Luigi NEGRELLI-MOLDELBE Commissario AUSTRIACO.
Consultore Dottor Carlo RONCAGLIA Commissario ESTENSE.
Cav. Francesco BELLENI Commissario PARMENSE.
Commendatore Alessandro MANETTI Commissario TOSCANO.

REGOLAMENTO SPECIALE

CHE STABILISCE LE ATTRIBUZIONI
DELLA COMMISSIONE INTERNAZIONALE
PER LA STRADA FERRATA DELL' ITALIA CENTRALE

a termini dell' Articolo 23 della Convenzione 1 Maggio 1851

APPROVATO DAI RISPETTIVI GOVERNI

PARTE I.ª

Attribuzioni Generali della Commissione.

1. A fine di dare esecuzione alla Convenzione stipulata il 1.° Maggio 1851 fra i Governi di Roma, d'Austria, di Modena, di Parma e di Toscana per la costruzione ed attivazione della Strada Ferrata dell' Italia Centrale, la Commissione internazionale, composta di cinque Commissari, uno per ciascheduno dei Governi Segnatari, istituita colla suddetta Convenzione, ha preso sede in Modena.

2. I suoi obblighi, le sue attribuzioni e facoltà derivano dallo scopo della sua istituzione.

3. Essa costituisce un' Autorità separata da qualunque altra, delegata dai rispettivi Governi ad ordinare, ammettere o rigettare i relativi progetti, a procurarne la fedele esecuzione, a dirigerne e sorvegliare il buon andamento, e quello dell' amministrazione relativa all'esercizio della Strada Ferrata entro i limiti della Convenzione, ed in ultima istanza.

4. La Commissione si adunerà (compresa la tornata stabilita pel 1.° Marzo prossimo venturo) due volte all' anno periodicamente, in primavera cioè ed in autunno, e precisamente nei mesi di Aprile e di Ottobre, non escluse le tornate straordinarie quando fossero opportune.

5. Durante l'assenza della Commissione resta affidata la gestione degli affari al Commissario Estense assistito da un conveniente personale d'Uffizio, e dentro i limiti delle speciali istruzioni dategli dalla Commissione.

6. Le deliberazioni della Commissione hanno luogo a maggioranza assoluta di voti, da emettersi secondo l'ordine combinato nella seduta 19 Novembre, e cioè: il Commissario Romano, come rappresentante lo Stato della Chiesa voterà il primo, e quindi i Commissari degli altri Stati in ordine alfabetico e cioè Austria, Modena, Parma e Toscana; collo stesso ordine saranno firmati tutti gli atti della Commissione.

7. L'ordine da tenere nella trattazione degli affari sarà regolarmente quello delle sessioni giornaliere, eccettuati i dì festivi, se pure la Commissione, in vista di speciale proposta di taluno de' suoi membri, non trovasse conveniente disporre in altro modo, e ciò fino al disbrigo totale degli affari da trattare ogni volta che la Commissione si trova riunita.

8. Il Segretario presenterà un elenco degli affari da trattare, i quali saranno decisi colle norme dell'articolo 6. I Protocolli saranno sottoscritti in cinque esemplari da tutti i componenti la Commissione.

9. La Commissione tratta e disbriga gli affari coadiuvata dal personale d'impiegati che giudica strettamente necessario, assoggettandoli a giuramento: in caso di straordinario lavoro, si serve di diurnisti, i quali, cessato il bisogno, saranno licenziati.

10. La Commissione è abilitata ad agire di propria autorità entro la sfera delle attribuzioni che verranno in appresso indicate. Da Essa, siccome centro di tutte le parti di servizio attinenti tanto alla prima costruzione, quanto al successivo esercizio ed alla amministrazione della Strada Ferrata, emanano tutte le disposizioni che regolano il complessivo servizio. A lei spetta la sopravveglianza sulla fedele ed esatta esecuzione delle disposizioni antidette, sugli impiegati a ciò preposti, e sulla Società intraprenditrice, obbligata a conformarsi alle sue prescrizioni.

11. La Commissione dovrà richiedere la superiore sanzione dai rispettivi Governi alle sue proposizioni risguardanti le contrattazioni da farsi con una o più Società intraprenditrici, la costruzione ed esercizio della Strada Ferrata; come pure rispetto ai casi che non si trovassero contemplati nei capitoli dell' Impresa, e rispetto alle Spese che potrebbero occorrere al di là del capitale necessario alla costruzione della Strada Ferrata medesima stipulato nel contratto.

PARTE II.ª

Attribuzioni particolari ed immediate della Commissione.

12. L' estensione di tali obblighi, attribuzioni e facoltà rende malagevole una circostanziata e distinta enumerazione. In massima però sono sue attribuzioni ordinarie di prima istituzione e nella prima riunione:

a) Di compilare, in una Notificazione al pubblico, il Programma dei lavori e l' invito a chi aspirasse ad intraprendere l' esecuzione e l' esercizio della Strada Ferrata in ordine alla Convenzione 1 Maggio 1851, come venne già esposto nella prima Conferenza;

b) D' istituire un Uffizio centrale permanente in Modena per l' esaurimento degli affari tanto durante il tempo delle tornate quanto negli intervalli di esse. Quest' Uffizio ed i suoi impiegati, che la Commissione si riserva di aumentare o diminuire a seconda del bisogno, sarà posto sotto l' immediata dipendenza del Commissario Estense durante quegli intervalli. Detto Commissario, dietro particolari istruzioni, che a lui trasmetterà la Commissione, resterà responsabile verso di essa del buon andamento degli affari, da regolare sempre sulle norme della prenominata Convenzione e delle istruzioni antidette;

c) Di nominare definitivamente il personale necessario per la trattazione degli affari tanto tecnici, che amministrativi, provvedendo al trattamento del personale suddetto a norma della disposizione contenuta nell' Articolo 22 della Convenzione.

Per ora, e fino alla conclusione di un contratto colla Società Concessionaria, si ritiene sufficiente, per gli affari preparatorii e correnti, la nomina già fatta per parte del Governo Estense, dietro espressa preghiera della Commissione,

di un Segretario
di un Protocollista ed Archivista
di due Scrittori
di due Inservienti.

Gli emolumenti da contribuire ai medesimi continueranno ad essere sostenuti dal Governo Estense, il quale graziosamente ne fa l'anticipazione, contra rimborso, stabilito che sia il contratto colla Società Concessionaria;

d) Di prescegliere dopo il 1.° Marzo venturo anche un Consulente legale a cui ricorrere nei casi contenziosi, e di nominare altri impiegati, come sopra è detto, successivamente a norma delle circostanze.

La scelta cadrà sopra individui probi, ed idonei alle differenti incombenze, fra i sudditi dei Sovrani contraenti.

Gli stipendi e gli eventuali compensi per ispese forzose e di campagna saranno stabiliti dalla Commissione, e le attribuzioni di essi impiegati saranno fissate mediante apposito Regolamento;

e) Di stabilire, d'accordo colla Società assuntrice, le variazioni dei prezzi delle tariffe pel trasporto dei passaggeri e delle merci, sempre però entro il limite del prezzo pattuito nel contratto; di dare le prescrizioni atte al buon andamento dell'esercizio e delle officine, mettendo in pratica all'occorrenza tutte quelle modificazioni, che saranno dimostrate opportune dall'esperienza;

f) Di sopravvegliare le operazioni di stima ed i contratti per le indennizzazioni dei terreni occupati: e qualora insorgano quistioni, dipendenti dal fatto delle espropriazioni, fra la Società ed i proprietari, emettere le relative decisioni, sempre però in via amministrativa, e purchè a ciò non si oppongano le leggi e i regolamenti in vigore nei singoli Stati;

g) Di decidere in ultima istanza ed in via amministrativa sulle differenze che sorgessero fra la Società ed i singoli cottimisti, somministratori e lavoranti;

h) Di compilare il Regolamento intorno al modo di retribuire alla Società gli eventuali pagamenti, giusta il caso preveduto dalla Convenzione fra i rispettivi Governi garanti per il *minimum* dell'interesse sul capitale complessivo della Strada Ferrata.

Il Regolamento per la Cassa e la Contabilità, destinata a tenere in buona ed evidente regola le spese generali di costruzione, e gl' introiti e spese dell' esercizio.

E finalmente le tariffe di ragguaglio dei vari pesi commerciali col peso metrico, non che quelle delle varie valute in corso negli Stati contraenti colla lira italiana;

i) Di ripartire in ciascuna tornata gli affari sottoposti alla Commissione, fra i singoli Commissari, che pel pronto disbrigo di essi affari assumeranno le funzioni di Relatori per la parte che verrà ad ognuno assegnata.

13. La Commissione assoggetterà all' approvazione dei rispettivi Governi le principali risultanze del progetto primitivo sull' andamento planimetrico ed altimetrico della linea della Strada Ferrata in tutta la sua estensione, con parere proprio e motivato, e corredato dal relativo prospetto preventivo della spesa.

14. Ottenuta la predetta approvazione preliminare, la Commissione determinerà in ultima istanza:

a) I differenti modi di costruzione dei singoli manufatti, delle fabbriche, delle stazioni, non che il sistema più acconcio sì per le macchine, come per i veicoli di trasporto, e tutt' altro che si riferisce al servizio interno della Strada Ferrata;

b) Il corredo delle stazioni, delle officine, e delle casette de' guardiani;

c) Il sistema da adottare per l' armamento.

15. Prescriverà alla Società i termini più convenienti all' incominciamento, al progresso e compimento dei lavori; ne farà sorvegliare l' esecuzione, e terrà esatto conto della

spesa, emettendo a suo tempo un opportuno Regolamento, di concerto colla Società.

16. Rivedrà i conti della gestione di cassa e praticherà il bilancio degl' introiti e delle spese per l' effetto già espresso nell' articolo V. lettera (*e*) della Convenzione: approvato il bilancio dai singoli Governi, cui sarà rimesso, staccheranno Essi a favore della Commissione i relativi mandati, che verranno dalla Commissione stessa riversati alla Società per l' indennizzo dell' eventuale disavanzo a favore di Essa, a norma degli articoli IX, X, XI, XII, XIV, XV della Convenzione.

17. Emetterà ordini immediati alla Società per regolare il servizio in tempo d' inverno, di piena, o di altre imprevedute evenienze, che potessero compromettere la sicurezza del servizio stesso.

18. Presenterà ogni anno solare ai rispettivi Governi, immediatamente dopo la tornata di primavera, il preventivo delle spese di manutenzione, di eventuali completamenti, non che quelle per l' esercizio, unendovi anche il preventivo pei presuntivi introiti del medesimo.

19. Pronuncierà in ultima istanza sugli affari contenziosi relativi alla costruzione ed esercizio della Strada Ferrata, e sulle contravvenzioni alle discipline stabilite tanto per il personale addetto al servizio della Strada Ferrata, quanto pei passaggeri.

20. Stabilirà, di concerto colla Società e colle Amministrazioni delle altre Strade Ferrate che vanno ad essere congiunte colla centrale, il numero delle corse e l' ordine degli orari per le medesime.

PARTE III.ª

Obblighi ulteriori e facoltà della Commissione.

21. È pure negli obblighi e nelle facoltà della Commissione:

a) Invigilare e far invigilare sulla sicurezza dei ponti;

b) Sorvegliare il contegno del personale d' esercizio verso il Pubblico, con facoltà di fare allontanare qualunque impiegato, che per insufficienza o per maniere inurbane non corrispondesse agli obblighi di un buon servigio;

c) Il far provvedere alla perfetta conservazione del piano stradale, dei manufatti, dei sopra e sotto-passaggi, delle rampe e dei fabbricati: insomma del complesso della Strada Ferrata e dei suoi accessori, niuno eccettuato;

d) Il fare disporre i segnali, e dare le istruzioni e i regolamenti per l' uso dei medesimi;

e) L' emettere, in generale, tutte le istruzioni e i regolamenti per ogni classe d' impiegati e pel complessivo servigio;

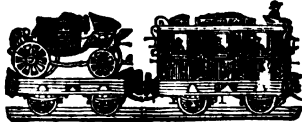
f) Il proporre ai Governi segnatari, nel caso di un costante e rilevante sbilancio fra le rendite e le spese, il modo più conveniente onde raggiungere un congruo equilibrio di compenso, avuto sempre in vista lo scopo del Trattato del 1.° Maggio 1851.

22. La Commissione, e per essa l' Uffizio centrale permanente, compone l' Autorità intermedia fra la Società ed i singoli Governi, con obbligo alla Società stessa di dirigersi alla Commissione o all' Uffizio suddetto per la trasmissione di quelle eventuali rimostranze che credesse di sottoporre ai Governi degli Stati segnatari.

23. Il personale indicato nell' articolo 12, lettera (*e*), come quello che verrà eletto in appresso, è sotto gli ordini immediati della Commissione e dell' Uffizio centrale; quindi tanto l' una che l' altro esercitano sul personale medesimo i competenti diritti di supremazia; e, nel caso si scoprissero abusi o negligenze dannose, procederà a seconda della gravezza ed urgenza delle circostanze.

24. Rispetto alla sorveglianza della Commissione sugli impiegati della Società, e segnatamente su quelli dell' esercizio, verranno regolate le proprie attribuzioni con apposite istruzioni da concertare a suo tempo colla Società stessa, ritenuto però fin d' ora che la Società, in massima, non possa assumere per gli impieghi, e particolarmente per quelli secondari, come inservienti, guardiani, ec., che individui i

quali appartengano agli Stati contraenti e benevisi alla Commissione; per cui la Società sarà tenuta di assoggettare le sue proposte ed invocare su di ciascuno impiegato indistintamente la speciale approvazione della Commissione, fermo il diritto nei Governi di esclusiva per taluno impiegato ed inserviente, quando avessero giusti motivi per farlo.

Conte Gaetano ZUCCHINI Commissario PONTIFICIO.
Cav. Luigi NEGRELLI-MOLDELBE Commissario AUSTRIACO.
Consultore Dottor Carlo RONCAGLIA Commissario ESTENSE.
Cav. Francesco BELLENI Commissario PARMENSE.
Commendatore Alessandro MANETTI Commissario TOSCANO.

NOTIFICAZIONE.

I sottoscritti Commissari dei cinque Governi segnatari la Convenzione di Roma del primo Maggio 1851 deducono a pubblica notizia che, dietro l' ottenuta adesione dei rispettivi Governi, hanno oggi stipulato l' atto di Concessione per la costruzione, attivazione ed esercizio della Strada Ferrata dell' Italia Centrale col Comitato della Società anonima costituitasi in Firenze rappresentato in Modena da' suoi mandatari sigg. Ingegnere Salvatore Caccianino, Giuseppe Fumagalli ed Enrico Ridolfo Schintz.

Dalla Residenza della Commissione.
Modena il 26 Giugno 1852.

Conte Gaetano ZUCCHINI Commissario PONTIFICIO.
Cav. Luigi NEGRELLI-MOLDELBE Commissario AUSTRIACO.
Consigliere Dottor Carlo RONCAGLIA Commissario ESTENSE.
Cav. Francesco BELLENI Commissario PARMENSE.
Commendatore Alessandro MANETTI Commissario TOSCANO.

Il Segretario
Dottor Luigi Maini.

CONDIZIONI

COLLE QUALI VENNE STIPULATA IN MODENA

LA CONCESSIONE

INDICATA DALLA NOTIFICAZIONE PRECEDENTE.

Articolo 1.

La Commissione Internazionale creata colla Convenzione segnata in Roma il dì 1 maggio 1851 fra i Governi Pontificio, Austriaco, Estense, Parmense e Toscano, accorda, dietro l' adesione dei Governi stessi, il privilegio della costruzione, attivazione ed esercizio della strada ferrata centrale italiana alla Società anonima costituitasi in Firenze, colle seguenti condizioni.

Concessione del privilegio.

Articolo 2.

La Società sarà rappresentata, retta ed amministrata, e l' impresa sarà governata ed esercitata secondo lo Statuto da approvarsi dalla Commissione.

Rappresentanza della Società e suo Statuto.

Articolo 3.

La sede della Società è posta in Firenze, ma essa avrà in Modena, come luogo centrale per gl' interessi della impresa, la sua legale rappresentanza per tutti gli atti che la risguardano dirimpetto alla Commissione.

Sede della Società.

Articolo 4.

Non essendo determinato l' andamento della strada ferrata da Bologna a Pistoja o a Prato, nè essendovi perizie precise

Capitale sociale. (Vedi gli art. 5, 14, 15 e 37.)

per il restante della linea, e non potendo perciò conoscersi preventivamente che in via di pura indicazione approssimativa il capitale sociale, dentro la concorrenza del quale vuolsi ristretta, a norma dell'articolo 8.° della Convenzione 1 maggio 1851, la garanzia del *minimum* d'interesse a carico dei Governi contraenti, sarà riserbata la determinazione di quella cifra a dopo il compimento dei lavori e di ogni altra opera e spesa necessaria per la materiale esecuzione della strada ed attivazione del suo esercizio. All'importo effettivo occorso pei suddetti oggetti sarà aggiunto un quattro per cento sopra l'importo medesimo, come unica indennità convenuta per ispesa di costituzione della Società, di situazione delle azioni, di amministrazione e per le spese tecniche, e finalmente per quelle contemplate nel successivo articolo 37 per tutto il tempo della costruzione, le quali tutte rimangono a carico dei Concessionari, che non potranno ripetere per alcuno di detti titoli, nè per qualsiasi altro titolo diretto o indiretto, esplicito o implicito, verun altro rimborso.

Articolo 5.

Emissione delle azioni.

La Commissione per altro accorda intanto alla Società, salve però sempre le garanzie di che al seguente articolo 20, la facoltà di emettere fino all'ammontare di sessanta milioni di lire italiane tante azioni ciascuna di lire mille (L. 1000), ovvero di lire cinquecento (L. 500) italiane, a corso di tariffa, da farsi all'effettivo incominciamento dei lavori, riserbando agli anni successivi l'emissione delle restanti azioni che occorressero fino alla somma complessiva pel compimento e per l'attivazione della strada, la qual emissione sarà fatta di mano in mano che sarà richiesta dalla Società e ne sarà comprovata dalla Commissione la necessità o la convenienza. I primi due ventesimi delle azioni incassate dovranno essere depositati presso la Commissione in Modena, la quale li restituirà alla Società o al Comitato di essa, in parte o in totalità, quando la progressiva esecuzione dei lavori lo richieda.

Articolo 6.

Le azioni della Società godranno ugualmente in tutti gli Stati dei Governi contraenti tutte quelle garanzie, prerogative e facilità, che si accordano rispettivamente alle azioni della Società indigene.

Garanzia e privilegi delle azioni.

Articolo 7.

A facilitare il commercio delle azioni, la Società potrà emettere tante cartelle di debito fruttifere ed ammortizzabili in certo tempo, quante stieno a rappresentare precisamente il valore dell' opera eseguita, constatato e certificato dalla Commissione internazionale. La emissione di dette cartelle di debito sarà sempre subordinata strettamente alla garanzia prestata dalla Società. I Governi non sono responsabili o garanti delle cartelle suddette nè per capitale, nè per frutti. Precedentemente però all'emissione delle cartelle succontemplate, dovrà la Società depositare presso la Commissione un valore equivalente in cartelle di azioni da ritenersi per ga ranzia, e da non restituirsi alla Società che contro la con segna di corrispondenti cartelle di debito già ammortizzate.

Cartelle di debito fruttifero ammortizzabile.

Articolo 8.

La Società è autorizzata a costruire ed attivare, nel suo interesse ed a sue spese, rischio e pericolo, la mentovata strada ferrata, uniformandosi quanto ai progetti al contenuto nella Notificazione 21 novembre 1851, e soddisfacendo esattamente ed in ogni rapporto a quanto viene prescritto e dichiarato nelle presenti condizioni.

Autorizzazione alla Società per la costruzione ed attivazione della strada.

Articolo 9.

È assicurata alla Società la garanzia di un *minimum* d' interesse al 5 p. 0/0 sul capitale, che sarà effettivamente impiegato nella costruzione ed attivazione della strada da

Garanzia dell' interesse. (Vedi gli art. 13, 14 e 15).

condursi sotto l' assoluta dipendenza ed ispezione della Commissione tanto in ciò che concerne la sua costruzione, quanto in ciò che risguarda il suo armamento, e corredo d' esercizio della medesima. L' assicurazione predetta non è solidale fra i Governi contraenti.

Articolo 10.

Obbligazioni dei Governi per la garanzia.

Con la garanzia, che, secondo il precedente articolo 9, si assumono gli Stati contraenti, non resteranno mai esposti ad altre obbligazioni che a quella di pagare la sola differenza che si verifichi fra la rendita netta realizzata sull' andamento della strada centrale e l' importare dell' interesse garantito sul capitale sociale determinato. Ogni esuberanza poi sugli utili netti della strada ferrata al di là del 5 p. 0/0 verrà ripartita per metà a favore degli Stati contraenti e per metà a favore della Società concessionaria; prima della quale ripartizione però dovrà avere effetto il disposto dall' articolo 14 della Convenzione 1 maggio 1851.

Articolo 11.

Determinazione della rendita netta della strada.

La rendita netta, per gli effetti espressi nell' articolo precedente, sarà quella che risulterà dagli annui incassi, detratte le spese del mantenimento della strada e suo esercizio, esclusa ogni qualunque prelevazione di fondo di riserva, ed esclusa altresì ogni spesa dipendente da qualsivoglia ristauro straordinario, di cui per qualunque causa si verificasse il bisogno.

Articolo 12.

Stato di previsione delle spese.

All' oggetto che dette spese siano tenute nei giusti limiti, nè venga la rendita per detrazione delle medesime oltre la debita misura diminuita, dovrà ogni anno essere sottoposto alla Commissione Governativa, per la conveniente approvazione, uno stato di previsione di esse spese, nè oltre

la cifra da questo stato risultante, potranno valutarsi le spese nello stabilire la differenza fra la rendita netta e l'importare dell' interesse garantito.

Articolo 13.

Casi di sospensione della garanzia.

Se, per caso fortuito, straordinario e di forza maggiore, restasse interrotto per un lasso di tempo non breve il regolare esercizio della strada o in totalità o per un tratto superiore alla terza parte della lunghezza della medesima, s' intenderà pure sospeso, durante la detta interruzione, l' effetto dell' accordata garanzia. - S' intenderà *lasso di tempo non breve* per la interruzione d' esercizio della strada il termine di tre (3) giorni nel caso che lo interrompimento avvenga per fatto della Società; e *non breve* il lasso di tre (3) mesi quando l' interruzione accada per forza maggiore, inclusivamente ai casi di guerra.

Articolo 14.

Misura dell' impegno dei Governi.

All' effetto poi di stabilire più particolarmente la misura dell' impegno, che ciascun Governo assume nel garantire alla Società concessionaria un *minimum* d' interesse sul capitale che verrà impiegato nella costruzione ed attivazione della strada centrale italiana, resta determinato quanto si contiene nel seguente

Articolo 15.

Continuazione del precedente soggetto.

Sarà tenuto conto distinto dirimpetto a ciascun Governo delle somme tutte impiegate esclusivamente nella costruzione ed armamento del piano stradale, dentro il territorio del rispettivo Stato, come per le opere e fabbriche qualunque erette dalla Società nel territorio suddetto per necessario servizio della strada medesima.

La spesa occorsa per provvista di macchine, carrozze, carri e quant' altro occorra per l' esercizio della strada, e

che servir debba a promiscuo servizio sopra la linea della medesima, verrà ripartita per ugual porzione, e così per un quinto fra i cinque Governi contraenti.

Ed il cumulo delle somme procedenti dai due titoli antedetti costituirà il capitale sul quale ciascun Governo sarà tenuto a garantire, per la sua quota, l' interesse pattuito con la Società. Rimane però correspettivamente stabilito che anco i prodotti, che si realizzeranno sopra tutta la linea stradale, debbano essere dimostrativamente imputati a vantaggio di ciascun Governo sopra la proporzione stessa del capitale sul quale ha l' obbligo di garantire l' interesse, cosicchè niuno dei Governi contraenti rimanga mai esposto oltre la differenza che, per avventura, si verifichi tra la quota dei prodotti totali della strada, che deve essergli attribuita, e la quota dell' interesse di cui ha assunto la garanzia, l' una e l' altra ugualmente calcolata sulla base del capitale risultante dal cumulo delle spese surriferite.

Articolo 16.

Sopravveglianza della Commissione e sua rappresentanza nelle adunanze generali. (Vedi gli art. 47 e 73).

La Commissione si riserba dirimpetto alla Società, nell' interesse dei rispettivi Governi contraenti, il diritto d' invigilare nel più lato modo l' amministrazione economica dell' impresa, di richiedere tutti gli schiarimenti e comunicazioni, che crederà opportuni. Di farsi rappresentare nelle adunanze generali per mezzo di due o tre Commissari, e di prendere parte attiva non tanto nelle discussioni, quanto anche nelle deliberazioni delle medesime.

Articolo 17.

Esercizio sui tronchi parziali e suoi proventi.

Il pagamento dell' interesse garantito, che avrà luogo di semestre in semestre posticipatamente, salvo il disposto dall' articolo 9 della Convenzione 1 maggio 1851, sarà eseguito dalla cassa stabilita in Modena presso la Commissione internazionale, alla quale i Governi interessati s' impegnano, verificandosi una deficienza, di somministrare i fondi rispet-

tivamente spettanti alle loro quote, e ciò dietro il conteggio che presenterà ai medesimi la Commissione antedetta, in moneta metallica sonante d'oro o d'argento a corso di tariffa, esclusa la moneta erosa, il rame, la carta monetata; ben inteso che il capitale sia valutato colle stesse norme. Fino al pagamento, come sopra stabilito, degl' interessi garantiti dai cinque Governi, l' esercizio della strada potrà ottenere i proventi eventuali contemplati dall' articolo 7 della Convenzione 1 maggio 1851 sopra i tronchi già attivati, i quali introiti eventuali si devolveranno a reintegrare il capitale impiegato nella costruzione, a carico di cui cadranno gli interessi che la Società dovesse corrispondere sopra i versamenti fatti dagli azionisti, e computabili a scala in ragione di tempo dalla data dei versamenti medesimi.

Articolo 18.

Durata della garanzia e della concessione.

La durata del privilegio esclusivo della concessione è fissata in anni ottanta. Ma la durata della garanzia del frutto si estenderà per soli anni cinquanta, decorrendi dal giorno in cui sarà aperta la strada su tutta la sua estensione.

Articolo 19.

Garanzia per i progetti. (Vedi l' art. 45).

Il deposito delle lire dugento cinquantamila italiane per gli studi, progetti e perizie, da compiere nei tempi che saranno qui sotto prescritti, si dovrà fare dalla Società all'atto della stipulazione del contratto, nei modi indicati dagli articoli 20, 22 della ricordata Notificazione 24 novembre 1851.

Articolo 20.

Garanzie per la esecuzione dei lavori. (Vedi gli art. 46 e 48).

Il deposito del milione di lire italiane, a garanzia dell' esecuzione dei patti del contratto in luogo di danni e interessi, dovrà esser fatto al momento di por mano ai lavori di costruzione della strada ferrata. Quando per altro la Società giudichi opportuno di emettere le azioni prima di tale epo-

ca, dovrà eseguirsi il deposito del detto milione avanti che incominci tale emissione. Al deposito materiale potranno sostituirsi le garanzie stabilite all' articolo 19 della più volte citata Notificazione.

Inoltre si obbliga la detta Società, all' atto della stipulazione del contratto, di comprovare il buon esito della intrapresa, perchè già da lei assicurati i mezzi necessari alla medesima per un terzo almeno del capitale sociale.

Articolo 21.

Esenzione dalle imposte e dazi. (Vedi l' art. 29).

La Società sarà esente da qualunque imposta ordinaria, straordinaria e speciale sulla strada, suoi accessori ed oggetti per l' esercizio della medesima, ed avrà libera introduzione, franca di dazio e di altre gabelle, per tutti i ferramenti, macchine, attrezzi ed oggetti strettamente ed esclusivamente necessari alla costruzione della strada, primo armamento ed attivazione della medesima, con obbligo di soddisfare alle formalità che le verranno prescritte, e specialmente di esibire un certificato del Commissario del rispettivo Governo per gli oggetti da introdursi dall' estero, come sopra, volta per volta.

Articolo 22.

Esenzione dal diritto dei contratti.

La Società sarà pure esente dal diritto proporzionale di cui fossero passivi tutti gli atti che dovesse stipulare per la costruzione ed esercizio della strada, i quali saranno registrati o, come dicesi, interinati col pagamento del *minimum* fra i diritti fissi stabilito dalle leggi dei rispettivi paesi.

Articolo 23.

Diritto di espropriazione. (Vedi gli art. 24 e 25.)

La Società avrà il diritto di procedere per via di espropriazione coatta all' acquisto di qualsivoglia terreno o fabbrica, che siano necessari per l' esecuzione della strada, come per l' erezione di tutti gli stabili necessari al servi-

gio della medesima, ritenuto nella Società espropriante l'obbligo d'indennizzare pienamente i possessori espropriati, e guarentirne l'interesse a termini di giustizia, secondo le leggi veglianti nei rispettivi Stati ed i sistemi quivi praticati in altri casi congeneri.

Articolo 24.

Modo di occupazione dei terreni. (Vedi l'art. 49).

Negli Stati dove le espropriazioni forzate per causa di pubblica utilità sono regolate da leggi speciali la Società dovrà osservarne il disposto. In quelli dove manchino leggi speciali, e non vi sia supplito, si ammette la massima che la Commissione potrà procedere a far valutare le indennità da due Periti uno per parte, col periziore in caso di discordia, e dietro il deposito della somma che ne verrà determinata, la Società potrà devenire all'occupazione.

Articolo 25.

Danni pel tracciamento della strada.

Al valore delle indennità, di che al precedente articolo 24, sarà aggiunto il compenso ai tenui danni recati ai proprietari dei terreni nel tracciamento della strada ferrata.

Articolo 26.

Erezione di nuove fabbriche.

Se dopo il tracciamento sul terreno della strada ferrata venisse iniziata alcuna nuova fabbrica nello spazio destinato alla strada e sue dipendenze, ovvero dentro i sei metri a destra ed a sinistra dai limiti estremi dello spazio medesimo, la Società deve subito prevenire la Commissione onde ne sia impedita la continuazione, dovendo essere sì fatte fabbriche vietate.

Articolo 27.

Tariffe dei trasporti. (Vedi gli art. 84, 85 e 86).

I trasporti dei viaggiatori e delle merci sulla strada ferrata, di che trattasi, non potranno essere fatti che dalla

Società, alla quale è conferito il diritto di percepire il prezzo di detti trasporti a forma delle tariffe parziali o generali, che saranno dapprima conformi a quelle adottate per la Strada Ferdinandea nel Regno Lombardo-Veneto, e quindi andranno soggette alla revisione della Commissione internazionale, che potrà modificarle, sulle proposte eziandio della Società, quando la esperienza dimostri che con quelle in corso non si possa raggiungere una rendita, che valga a coprire oltre le spese l'interesse garantito. E se il medio utile netto ottenuto dalla Società in un triennio avesse oltrepassato il limite dell'otto per cento del capitale impiegato, le tariffe potranno essere ridotte in proporzione dell'eccedente, se la Commissione lo reputi opportuno.

Articolo 28.

Comunicazione di altre strade ferrate colla centrale italiana. (Vedi l'art. 77).

All'effetto che resti precisamente determinata la portata del privilegio che i Governi contraenti intendono di accordare alla Società concessionaria, è dichiarato che, conseguentemente al medesimo, eglino si obbligano solamente a non autorizzare, per tutta la durata della concessione, altra strada ferrata che serva direttamente alle medesime comunicazioni dei luoghi allacciati con la linea di strade, che forma il soggetto della concessione medesima. Mentre all'opposto si riservano rispettivamente la facoltà d'eseguire od autorizzare la costruzione di nuove strade o bracci di strade tanto ordinarie quanto ferrate anche in comunicazione od in prolungamento di quelle sopraenunciate.

Articolo 29.

Imposta territoriale.

Non ostante il disposto nel precedente articolo 21, la Società continuerà a pagare l'imposta territoriale sulla cifra per la quale i terreni o le fabbriche da essa acquistate figuravano ai pubblici catasti secondo la precedente loro destinazione. Saranno pure a suo carico tutte le spese occorrenti per le correzioni catastali e volture da eseguirsi per causa delle nuove divisioni dei fondi operate col taglio della strada ferrata ed opere accessorie.

Articolo 30.

Andamento generale della strada. (Vedi gli art. 40 e 42).

La strada ferrata dell' Italia centrale, che dovrà essere costruita ed attivata dalla Società, parte dalla sponda destra del Po presso Piacenza e si conduce per Parma, Reggio, Modena, Bologna fino a Prato o Pistoja, volgendo da Reggio un ramo per Guastalla e Luzzara fino alla sponda destra del Po dirimpetto a Borgoforte, seguendo l' andamento indicato all' articolo 1 della Notificazione 21 novembre 1851, riportato limitatamente nell' articolo 40 delle presenti Condizioni.

Articolo 31.

Passo del Po.

Rispetto ai passaggi del Po, essi non formano soggetto delle presenti trattative, e la Società è dispensata dal fare studi in proposito.

Articolo 32.

Prescrizioni per il progetto.

Il progetto della strada ferrata, che la Società deve presentare alla Commissione internazionale, sarà formato sulle prescrizioni contenute negli articoli 45, 47 seguenti.

Articolo 33.

Telegrafi elettrici.

La Società concessionaria dovrà permettere che i Governi concedenti erigano a proprio conto e per loro servizio i telegrafi elettrici lungo la linea stradale; avrà l' obbligo di dar comodo nelle stazioni per la residenza dei gabinetti telegrafici e farà che le persone addette al suo servizio si prestino pure a sorvegliare la manutenzione dei telegrafi medesimi. Correspettivamente, i Governi concederanno alla Società l' uso gratuito dei telegrafi per le comunicazioni interessanti esclusivamente il servizio della strada ferrata, osservate sempre le discipline convenienti.

Tutte le volte che gli Stati contraenti si troveranno d' accordo per indurre ad atto la facoltà riservatasi di stabilire

le linee telegrafiche, di che è sopra parola, ciascuno contribuirà alla spesa nella percorrenza del proprio territorio, e dentro i limiti del medesimo avrà il carico del personale necessario. Per altro ogni comunicazione fra Governo e Governo per mezzo della linea telegrafica sarà gratuita, e quando la linea stessa dovesse esser messa anche a disposizione del pubblico, ciò formerà subbietto di accordo separato.

Trasporti delle corrispondenze postali.

La Società concessionaria dovrà pure obbligarsi alla condizione di condurre *gratis*, con i treni stabiliti, un vaggone postale o di dare altrimenti comodo a piacere dei Governi interessati per il trasporto delle corrispondenze postali, regolando le corse e le fermate dei convogli in modo che possa lungo la linea essere disimpegnato il servigio postale.

Trasporti dei militari, della forza e degli arrestati.

La Società dovrà in ultimo obbligarsi tanto ad assicurare per un prezzo discreto, da convenirsi, il trasporto dei militari, della forza politica, e degli arrestati che fossero alla loro rispettiva custodia commessi, in guisa che siavi per questi ultimi la sicurezza necessaria, quanto a stipulare ogni maggiore facilità combinabile per il trasporto dei militari che viaggiano isolati o in corpo, secondo quello che nei rispettivi casi si pratica sopra altre strade di ferro già attivate.

Articolo 34.

Sistema delle macchine, carrozze e carri.

La società darà nelle sue proposizioni chiara ed esplicita spiegazione di quel sistema di macchine, carri, carrozze ed altri mezzi di trasporto ed esercizio che crederà di proporre alla Commissione, la quale si riserba di portarvi il dovuto esame, dichiarando fin d' ora ch' essa esige uniformità in tutti questi servigii, e che quanto alle macchine locomotive, il loro numero da predisporsi fin da principio per tutta l' estensione della strada non sarà minore di 50, nella ragione cioè di una macchina per circa 4 chilometri di strada, con un numero corrispondente di carrozze di prima, di seconda e di terza classe, e di vaggoni per le merci; il tutto per modo da fare il servigio esattamente e senza incaglio.

Articolo 35.

A carico della Società posa la manutenzione della strada ferrata non meno che di tutte le opere accessorie e di tutto ciò che serve al suo esercizio; la Commissione, quando le piaccia, potrà sempre verificare se lo stato e l'ordine di manutenzione della strada sieno, come vuolsi, perfetti. La Commissione avrà il diritto di esigere tutte le riparazioni atte a conservare la buona condizione della strada ed il sicuro transito sulla medesima. Il prodotto dei trasporti si riguarderà come principalmente affetto ed obbligato all'onere della manutenzione di cui sopra, sia per la sostanza delle costruzioni, sia per le degradazioni dipendenti dall'uso della medesima.

Manutenzione della strada. (Vedi gli art. 74 e 75).

Articolo 36.

Al termine della durata della concessione, i Governi cointeressati entreranno nei rispettivi loro territorj in pieno possesso e godimento della strada, delle opere accessorie alla medesima e di tutti gli oggetti per il suo servizio ed esercizio, senza sborso di sorta alcuna, nei modi e con le condizioni stabilite agli articoli seguenti 74, 75.

Retrocessione della strada ai Governi. (Vedi gli art. 74 e 75).

Articolo 37.

A norma dell'articolo 22 della Convenzione, la Società si obbliga a sostenere tutte le spese fatte e da fare per il personale subalterno della Commissione, ed altre di Ufficio durante il tempo della costruzione della strada ferrata nei termini contenuti nel precedente articolo 4 delle presenti condizioni. Compita poi la costruzione della strada ferrata ed attivatone l'esercizio, saranno le spese suddette portate annualmente nel bilancio di previsione prescritto dall'articolo 12 della Convenzione precitata. Siffatte spese non eccederanno nei primi anni dal dì della instituzione della Commissione fino al compimento dei lavori ed attivazione della

Spese della Commissione.

strada ferrata la somma di lire italiane 50 mila all'anno, nè quella di lire 25 mila annue per il restante tempo della concessione. La Commissione però si darà tutta la cura per introdurvi la possibile economia.

Articolo 38.

Personale degli impiegati.

La Società preferirà di occupare a pari condizioni nei rispettivi tratti di strada individui degli Stati, ai quali questi tratti appartengono; ad eccezione dei primarii impiegati tecnici, dei macchinisti, e degli operanti che fossero più degli indigeni atti per una specialità di lavoro, sempre però sotto la piena dipendenza della Commissione e previo l'obbligo nella detta Società di presentare all'approvazione della Commissione l'elenco nominativo dei soggetti, che, come sopra, proporrebbesi di occupare.

Articolo 39.

Leggi e discipline cui si assoggetta la Società.

La Società si assoggetta pienamente e senza eccezione alle leggi e discipline vigenti negli Stati Estensi rispetto alla contrattazione ed amministrazione generale dell' impresa. Ed in quanto all'esecuzione dell' opera, dichiara di assoggettarsi alle leggi e discipline vigenti nei rispettivi Stati dove si costruisce la strada, e di essere trattata a parità dei sudditi degli Stati medesimi senza alcuna distinzione. E tutto ciò durante il tempo della concessione.

Articolo 40.

Andamento particolare della strada.

Il punto di partenza della strada ferrata sarà sulla sponda destra del Po presso Piacenza: da questo punto si condurrà sullo spalto della fortezza fino all' angolo nord-est a fronte del bastione di san Lazzaro nell' andamento da concertarsi coll' Autorità militare. Distendendosi al nord della via Emilia o postale di Parma in lunghe linee rette, fra loro unite con dolcissime curve, intersecherà i torrenti

Rifiuto, Nure, Riglio, Chiavenna ed Arda in favorevole posizione e direzione al loro passaggio. Sempre al nord della rammentata via postale e vicino a Fiorenzuola, la strada ferrata si volgerà in rette linee congiunte con amplissime curve per passare opportunamente il torrente Stirone e dirigersi sotto Borgo San Donnino, di dove continuerà nello stesso modo fino al Taro, che conviene passare sotto corrente a poca distanza dal gran ponte sull' Emilia. All' egresso di quel torrente, con altra lunga linea si giungerà passando al Nord del frutteto Reale fino al torrente Parma ove questo bene si presta alla costruzione di un ponte. Qui non sarà ommesso di esaminare se potesse forse la linea passare a mezzogiorno di Parma, costruendo un ponte sul torrente Baganza, e sullo stesso torrente Parma inferiormente a quello detto il ponte d' Attero. Passato il torrente Parma, dovrà la strada ferrata avvicinarsi alla via Emilia verso la porta s. Michele, e ciò tanto nel caso in cui si prescelga il primo, quanto se si adotti il secondo andamento. Giungerà quindi con altre lunghe linee rette ed ampie curve al confine Estense, ossia al torrente Enza, sul quale sarà costruito un ponte, e proseguirà direttamente al nord della Emilia fino presso Reggio. Dopo questa città, che la strada ferrata deve avvicinare verso tramontana, sarà preferita quella linea con cui più facilmente e sicuramente possa edificarsi un ponte sul torrente Secchia in conveniente distanza da Rubiera, per giungere dipoi al nord della città di Modena, oltrepassata la quale, occorrendo alquanto allontanare la strada ferrata dalla Emilia per attaversare il Panaro in luogo opportuno ad un ponte sotto corrente a quello attuale di s. Ambrogio, dovrà la strada ferrata necessariamente condursi al nord di Forte Urbano, da dove proseguirà direttamente fino presso le mura di Bologna. Di qui retrocedendo pel ponte sul Reno si volgerà alla valle superiore di questo fiume e ne seguiterà poi il corso fino alla confluenza della Setta. In questo punto possono prendersi, e debbonsi studiare diversi andamenti per varcare l'Apennino, dirigendo la strada ferrata a Pistoja ovvero a Prato. Per il primo riescono

praticabili le valli del Reno, dell'Ombrone, e della piccola Limentra; per il secondo possono esserlo quelle della Setta, del Brasimone, della Limentra grande, e del Bisenzio.

Ritornando al punto ove la strada ferrata si diparte da Reggio verso Mantova, la Società, dopo i concerti presi dalla Commissione colle Autorità militari rispetto al luogo ove presso Borgoforte deve attraversarsi il Po, studierà l'andamento della medesima per modo che avvicinandosi a Guastalla ed a Luzzara arrivi appunto alla sponda destra del rammentato fiume.

Articolo 41.

Stazioni.

Le stazioni che intanto vengono destinate per la totalità della strada sono:

In 1.ª classe - Piacenza, Parma, Reggio, Modena, Bologna.

In 2.ª classe - Fiorenzuola, Borgo S. Donnino, Guastalla.

Restano riservate le stazioni di 3.ª classe per i luoghi che saranno riconosciuti più convenienti per l'esercizio della strada ferrata, da concordarsi colla Società.

Articolo 42.

Modificazioni nell'andamento stradale.

Allora quando per gli studii da farsi la Società reputasse conveniente di deviare d'alcun poco dall'andamento, come sopra genericamente indicato, sia per collocare la strada ferrata in terreno più sano ed elevato, sia per evitare delle difficoltà nella sua esecuzione, potrà proporre alla Commissione siffatte modificazioni per ottenere la sua approvazione, tenuto però fermo sempre che la strada si avvicini, quanto sia possibile, alle città e paesi nominati nel precedente articolo.

Articolo 43.

Traversate di fiumi, acquedotti e canali.

Ove occorrerà di attraversare o costeggiare colla strada ferrata fiumi, torrenti, canali d'irrigazione e navigabili, e

scoli d'acqua, la Società deve procurare che non sia recato danno al loro corso, nè ai fondi adjacenti, onde evitare giusti reclami per parte dei rispettivi possessori, come deve ristabilire ed assicurare a tutte sue spese quegli alvei che fossero stati tagliati, trattenuti o modificati, e rimanere responsabile intieramente di tutti i suddetti danni derivati dall'inosservanza del presente patto. Gli acquedotti, che per sì fatto oggetto occorresse costruire sotto le strade pubbliche, saranno di ferro o di opera muraria.

Articolo 44.

Traversate di strade.

Ovunque la strada ferrata attraverserà strade ordinarie in piano, dovranno eseguirsi le convenienti opere, ed apporsi i necessari cancelli colle guardie incaricate di aprirli e chiuderli secondo il bisogno. E allora quando la strada ferrata sia più elevata delle strade ordinarie da essa traversate, e queste debbano essere rialzate, non si dovrà mai dare alle montate d'unione una pendenza maggiore del 5 p. 0/0, restando sempre tutte le spese a ciò necessarie a carico della Società. Dipenderà dalla Commissione l'approvare quelli allacciamenti, che in alcune località, dove le strade da attraversare fossero molto frequenti, potrebbero operarsi senza sensibili allungamenti di cammino e senza grave incomodo e danno degli utenti delle strade ferrate.

Articolo 45.

Termine per la presentazione dei progetti. E carte catastali.

Entro un anno dal dì della stipulazione delle presenti condizioni, la Società dovrà presentare alla Commissione gli studii di tutta la linea della strada ferrata dal Po presso Piacenza fino a Prato o a Pistoja, e del ramo da Reggio al Po dirimpetto a Borgoforte, comprese le proposizioni per l'armamento e per il materiale mobile, a tenore degli articoli 10, 12 della Notificazione 21 novembre 1851; alla pena, mancando, comminata dall'articolo 20 della Notificazione medesima, cioè della perdita delle lire italiane due-

cento cinquantamila depositate. Nondimeno riguardo ad alcuno dei tratti parziali della strada dal Po presso Piacenza fino a Parma, da Parma a Reggio, da Reggio a Modena, da Modena per Bologna al piede dell'Apennino, ed infine al ramo da Reggio al Po, la Società potrà presentare i particolarizzati progetti anche prima dell' anno, specialmente volendo approfittare degli studii già fatti, dietro il debito compenso ai proprietarii dei medesimi, per essere approvati dalla Commissione.

In quanto al tratto sull' Apennino, la Commissione, dopo che, percorse le località, avrà prescelta la linea da seguire per giungere a Prato o a Pistoja, prefiggerà alla Società un equo termine per presentarle, sempre dentro l' anno come sopra stabilito, lo sviluppo planimetrico ed il profilo di livellazione della strada col corredo del piano d' esecuzione tanto della galleria principale, quanto di alcune fra le più importanti opere d' arte. Sarà data facoltà alla Società per estrarre *gratis* dagli Uffizi catastali di ciascuno Stato le mappe che possono occorrere per il tracciamento della strada, unicamente però nella zona ove detto tracciamento ricorra.

Articolo 46.

Termine per l' incominciamento dei lavori.

Entro il termine di un mese da che i progetti della Società saranno stati definitivamente approvati dalla Commissione, verrà posta mano alla costruzione della strada ferrata da cinque parti, cioè da Piacenza a Parma, da Parma a Reggio, da Reggio a Modena, da Modena a Bologna e fino al piede dell' Apennino. Rispetto al tratto in questo monte, siccome la parte del progetto, che occorre per por mano all'opera, è da approntarsi a forma del precedente articolo 45; così i lavori dovranno essere incominciati possibilmente subito dopo l' approvazione della Commissione, e condotti a termine nell' ordine stabilito dall' articolo 6 (*b*) della Convenzione, in quel varco più scabroso su tutta la linea.

Articolo 47.

Dipendenza della Società dalla Commissione.

Nella formazione dei progetti, nell' esecuzione dei lavori e per la sorveglianza loro, la Società si uniformerà pienamente alle indicazioni e prescrizioni contenute negli articoli dal 53 al 62 seguenti inclusivamente, sotto la dipendenza intiera della Commissione e degli ingegneri che saranno dalla medesima delegati. Con tutto ciò saranno gradite dalla Commissione le proposte della Società tendenti al perfezionamento delle opere, per ammetterle quando non sieno contrarie all' interesse dei Governi.

Articolo 48.

Termine di quattro anni per la costruzione della strada.

La costruzione della strada e delle opere accessorie alla medesima, dovrà essere compiuta in quattro anni decorrendi dal giorno in cui il progetto dell' intiera linea stradale sarà stato definitivamente approvato dalla Commissione, in modo che allo spirare di detti quattro anni possa essere tutta la linea attivata.

Articolo 49.

Acquisto del suolo e delle fabbriche, ed indennità.

Saranno a carico della Società tutte le spese occorrenti per l' acquisto del suolo e fabbriche da occuparsi con la strada ferrata e con tutte le sue opere accessorie. Saranno ugualmente a suo carico le indennità tutte di qualunque genere esse siano, niuna esclusa nè eccettuata, di ragione dovute per danni e pregiudizii, così temporanei come permanenti, che dipendentemente dalla costruzione della strada ed opere accessorie possano risentire direttamente, o indirettamente i fondi adjacenti, o prossimi alla medesima; non esclusi quelli che fronteggiano i corsi d' acqua dall' una e dall' altra ripa, quando i lavori da farsi lungo, o a traverso i fiumi o torrenti rechino loro diffatti temporaneamente, o permanentemente pregiudizio.

Articolo 50.

Determinazione delle corse e dei treni.

Il numero delle corse e quello dei treni per servire all' esercizio della strada ferrata, così nell' intiero suo andamento, come nei tratti compresi fra le diverse stazioni, verrà determinato, a suo tempo, dalla Commissione sulle proposte della Società.

Articolo 51.

Obblighi di esatto servizio. (Vedi l'articolo 72).

La Società si obbliga ad eseguire in ogni tempo le corse con esattezza e con celerità per mezzo di macchine locomotive, costruite nel sistema da essa proposto alla Commissione e da questa accettato.

Articolo 52.

Spesa della strada a carico della Società.

La costruzione della strada ferrata dovrà essere eseguita a cura e a tutte spese della Società, che sarà tenuta a provvedere non solo alla formazione del piano stradale e a tutte le opere accessorie, qualunque esse siano, ma ancora all' acquisto di tutte le macchine e attrezzi necessari per l' uso della strada e per il trasporto delle merci e dei viaggiatori.

Articolo 53.

Altre norme per i progetti.

Il progetto, che sarà presentato alla Commissione, dovrà comporsi di un prospetto preventivo della spesa d' esecuzione collo sviluppo planimetrico, ed altimetrico, e coi necessari disegni per la costruzione della strada con ogni sua dipendenza. Dovrà pure contenere le analisi dei prezzi parziali di ciascheduna opera e l' elenco generale dei medesimi; quest' ultimo da dividersi tronco per tronco entro i limiti degli Stati segnatarii.

Articolo 54.

Piano stradale per due binarii fino all'Apennino-In

Il piano stradale, compreso i ponti, sarà formato per due binarii su tutta la strada in pianura e fino al piede dell'Apennino, attivandone però preventivamente un binario solo. Ma

nell'Apennino sarà costruito il piano stradale per un solo binario, tranne quei luoghi ove occorreranno degli sviamenti. La larghezza del piano stradale a due binarii sarà di otto metri da ciglio a ciglio, e quella per un binario solo di cinque metri. La distanza fra l'una e l'altra guida di ferro è stabilita da metri 1,43 a metri 1,45 per accordarsi colle larghezze delle carreggiate nelle strade esistenti. E allorquando convenga, a giudizio della Commissione, di collocare il secondo binario nei tratti sopraindicati, la Società, che mediante l'ottenuta concessione assume l'obbligo di eseguire tale opera, vi darà adempimento. E la spesa per ciò effettivamente sborsata dalla Società e constatata dalla Commissione tanto per quel doppio armamento, quanto per la provvista del materiale mobile, che si riconoscesse dalla detta Commissione necessario e conveniente, sarà aggiunto a quella dell'importo generale della strada ad un solo binario ed alle opere accessorie, affinchè la concessa garanzia possa estendersi sopra tale aumento.

questo per un binario solo - Guide di ferro per un binario solo in tutta la linea.

Nel primo armamento si praticheranno non solo gli sviamenti, scambii, piatteforme ed altri mezzi necessari al comodo, pronto e sicuro esercizio della strada ferrata tanto nelle stazioni, quanto nei tratti che saranno destinati al baratto dei treni, ma tutti i suddetti mezzi saranno per modo disposti che alla circostanza di dover collocare l'armamento del secondo binario occorra meno che possibile alterare e rimuovere ciò che serviva al binario semplice.

Articolo 55.

Scarpe.

L'inclinazione delle scarpe sarà generalmente dell'uno, e dell'uno e mezzo di base per uno di altezza, secondo la natura dei terreni, e l'elevazione del piano stradale. Nei tratti in roccia, l'inclinazione dei cavamenti sarà stabilita secondo la natura della roccia stessa.

Articolo 56.

Manufatti.

I manufatti si ritengono per massima da costruirsi tutti in muramento, salvo le variazioni da introdurre per circo-

stanze eccezionali; nel quale caso saranno accolti i progetti per manufatti in legname od in ferro.

Articolo 57.

Carattere architettonico delle fabbriche.

Qualunque delle opere componenti la strada ferrata, di cui trattasi, dovrà essere eseguita in perfetta regola d'arte, e colla maggiore solidità, ritenendo però il carattere della semplicità senz'alcun lusso di costruzione.

Articolo 58.

Casette delle guardie.

Alla distanza di ogni chilometro, salve le differenze che in atto pratico si trovassero necessarie, verrà edificata una casetta in muramento per uso di un guardiano, composta di camera, cucina e piccolo magazzino.

Articolo 59.

Fabbriche per le stazioni.

Le stazioni indicate all' articolo 41, non che le altre secondarie, si ritiene che, come gli altri fabbricati, sieno di solida costruzione e di semplice architettura.

Articolo 60.

Curve e pendenze della strada.

In tutta l'estensione della strada, meno il passo dell'Apennino, le curve dovranno essere amplissime, nè avere in alcun caso un raggio minore di metri cinquecento (500). Nell'Apennino, se ne ricorra l'assoluta necessità, il minimo raggio potrà essere di trecento (300) metri. Quanto allo sviluppo altimetrico, si procurerà d'ottenere le livellette, ossia le inclinazioni dei varii tronchi di strada, più convenienti e per quanto sia possibile orizzontali, nè si ammetteranno giammai pendenze maggiori dell'uno per dugento; fuorchè nello sviluppo della strada nell'Apennino, dove potrà adottarsi quella dell'uno in quaranta, sempre però nei casi in cui venga riconosciuta inevitabile una così forte inclinazione.

Articolo 61.

Armamento.

L'armamento del piano stradale consisterà in un abbondante letto di ghiaja disposta orizzontalmente, nella quale verranno collocate le traverse di rovere, di castagno, di larice o di pino, con sovrapposte le guide di ferro a base larga. Il peso di queste guide non sarà minore di chilogrammi venticinque, nè maggiore di ventisette per metro corrente nella pianura, e sarà di trenta chilogrammi nella montagna, dove le pendenze oltrepassano l'uno in dugento.

Rispetto però all'armamento in genere, la Società concessionaria sarà in libertà di offrire qualunque altro sistema, purchè corrisponda agli ultimi progressi dell'arte e che sia stato esperimentato per buono; e la Commissione ne farà soggetto di opportuno esame per decidere se sia da adottare.

Articolo 62.

Colonne milliarie.

Saranno apposte lungo tutto il piano stradale le colonne milliarie in pietra, con colonnette pure in pietra di chilometro in chilometro, come suole generalmente praticarsi lungo le strade ferrate.

Articolo 63.

Scambii, piatteforme e rifornitori.

Le stazioni dovranno essere provviste dei necessarj scambii, piatteforme, rifornitori, ed altri attrezzi, e di tutto ciò che occorre al ben regolato servizio della strada, come pure non dovranno mancare i locali per il carico e scarico delle merci, per i servizii doganali, sanitarii, politici ec. ed infine per tutto quanto risguarda un perfetto esercizio.

Articolo 64.

Congiunzione con altre strade ferrate.

Nei luoghi dove la strada ferrata dell' Italia centrale dovrà congiungersi con altre strade ferrate preesistenti, sarà cura della Società di detta strada centrale d' intendersi con i concessionarii di quelle per il comune uso.

Articolo 65.

Estrazione della terra e dei materiali.

Laddove abbisogni cavar terra dai fondi adjacenti per istabilire in riempimento il piano stradale, l'estrazione della terra necessaria a quest'oggetto non che alla formazione degli argini e d'ogni altro qualsiasi ripieno della strada ferrata e sue dipendenze, dovrà esser fatto con regolarità, tanto per rendere possibilmente minore il danno dell'agricoltura, quanto per non dar luogo a ristagni d'acqua con pregiudizio della salubrità dell'aria. Ed ove siffatti ristagni si verificassero inevitabili, la Società sarà tenuta di eseguire a proprio carico tutti i lavori giudicati dalla Commissione atti a rimuoverli.

Articolo 66.

Separazione della strada dai fondi adjacenti.

La separazione della strada ferrata dai fondi adjacenti sarà fatta, secondo le diverse località, per mezzo di muri, o steccati, o siepi, o fosse arginate. Le fosse dovranno aver almeno la profondità di un metro, e quando ciò non sia praticabile, dovrà oltre la fossa esser posta una siepe o uno steccato.

Articolo 67.

Passi provvisori e intersezioni colle vie ordinarie.

Quando nel costruire la strada ferrata si arrechi impedimento al sicuro e comodo transito per le altre strade ordinarie che essa avvicina o attraversa, dovranno esser presi a cura e spese della Società i necessari provvedimenti, come passi provvisorii, ripari, od altro.

Articolo 68.

Pozzi delle gallerie.

Nella costruttura delle gallerie sotterranee dove occorrano pozzi per dar loro aria, questi non dovranno aver l'apertura sopra alcuna pubblica via e saranno alla loro bocca superiore contornati da un muro di due metri d'altezza, e, secondo i casi, anche coperti con rete metallica.

Articolo 69.

La strada ferrata non potrà esser messa in uso per il transito pubblico se non dopo che la Commissione si sarà accertata che i tratti compiuti presentino la necessaria sicurezza, e ne abbia rilasciata in iscritto la relativa licenza.

Licenza necessaria ad attivare la strada.

Articolo 70.

Entro un anno dal dì dell' attivazione dell' intiera strada al pubblico transito, sarà fatta di essa accurata verificazione, con regolare inventario da deporsi nell' archivio della Commissione, corredato dalle firme della Commissione stessa e dei Rappresentanti la Società.

Verificazione a lavoro compiuto.

Articolo 71.

Con espressi regolamenti sarà in seguito provveduto all' esercizio, alla polizia, alla sicurezza del transito, ed alla conservazione della strada ferrata e sue opere accessorie; le spese tutte necessarie all' esecuzione di detti regolamenti saranno a carico della Società.

Regolamento di polizia.

Articolo 72.

Se, per la mancata vigilanza e precisione di servigio negli agenti della Società, accadessero infortunj, saranno inflitte alla Società le penali che la Commissione giudicherà a debito tempo di determinare. Simili penali potranno estendersi fino alla revoca della concessione, e dar luogo per tutti gli effetti alla decadenza della Società, qualora gli avvertiti inconvenienti si replicassero più volte a danno del pubblico.

Penali alla Società per difetti nel servizio.

Articolo 73.

Le domande, osservazioni e proposizioni della Società, che si riferiscono all' esecuzione delle presenti condizioni, saranno sempre dirette alla Commissione.

Corrispondenza della Società colla Commissione.

Articolo 74.

Consegna della strada ai Governi al termine della concessione.

Scorso il tempo, durante il quale la Società potrà continuare a godere della concessione, sarà allora suo obbligo di consegnare, per mezzo della Commissione, in buono stato di conservazione ai Governi contraenti nei rispettivi loro Stati, senz'alcuno sborso per parte dei medesimi, la strada, le opere che la compongono, i locali ad uso di magazzeni, le stazioni, i luoghi di carico e scarico, le fabbriche tutte ai luoghi di partenza, di fermata e di arrivo, le casette delle guardie e le case degli impiegati, gli stabili destinati alla percezione dei proventi della strada, le officine, loro macchine ed attrezzi, e tutti gli edifizi, comunque non specificati in quest'articolo, che la Società abbia costruiti a forma delle presenti condizioni. Dovrà pure consegnare in buono stato le macchine fisse e mobili, le vetture ed i veicoli d'ogni genere: in somma tutto ciò che costituisce la strada ferrata e serve al suo completo esercizio, niuna cosa eccettuata.

Articolo 75.

Prelevazione sui proventi nell' ultimo quinquennio.

La Commissione avrà diritto di fare negli ultimi cinque anni precedenti il termine della concessione una prelevazione sui proventi della strada ferrata per guarentigia del ristabilimento in buon grado della medesima e delle sue opere accessorie, nel caso che la Società non corrispondesse a tale suo obbligo.

Articolo 76.

Diritto di redenzione della strada.

Dopo che siano decorsi i primi quindici anni dalla totale attivazione della linea, ciasceduno dei cinque Governi avrà il diritto di redimere in ogni tempo, col mezzo della Commissione, la concessione della strada ferrata dell'Italia centrale entro il proprio Stato, subentrando in tal caso nelle ragioni e negli obblighi della Società in faccia agli altri Governi interessati. Il prezzo da pagarsi per questa redenzione

sarà quello dell' effettivo costo sul quale sarà stato garantito il minimo d' interesse, più la metà del reddito capitalizzato al cinque per cento, che potesse verificarsi negli ultimi cinque anni d' esercizio oltre il detto minimo d' interesse garantito. Questo prezzo così stabilito dovrà mantenersi fisso fino al ventesimo anno dalla attivazione della strada, dopo la qual epoca dovrà diminuirsi di un sessantesimo per ciascun anno in modo che, al fine degli ottant' anni di concessione, la strada torni ai Governi senza alcuno sborso. Il pagamento di questo prezzo, quando non sia fatto nell' atto della redenzione, dovrà effettuarsi alla Società in dieci rate uguali, ciascuna distante fra loro sei mesi, con sopra il frutto alla ragione del cinque per cento, da aggiungersi a ciascuna rata per il tempo decorso fra la data del contratto di redenzione e quella della scadenza delle rate medesime.

Articolo 77.

Riserva dei Governi per costruzioni diverse.

Si riservano i Governi ad autorizzare e far eseguire acquedotti, canali sì navigabili come di irrigazione e scoli d' acqua a traverso i territorii ove è situata la strada ferrata, o in luogo vicino o lontano, secondo i bisogni del servizio e comodo pubblico. La Società non potrà opporsi a consimili costruzioni, nè tampoco richiedere qualsiasi indennità, purchè per esse non risulti impedimento alla circolazione sulla strada ferrata, nè alcuna spesa a suo carico.

Articolo 78.

Uso comune con altre strade ferrate.

Se in avvenire abbia luogo la costruzione di un nuovo braccio di strada ferrata, spetterà alla Commissione di determinare le regole e le tariffe, colle quali la Società concessionaria della strada ferrata dell' Italia centrale per una parte, ed i nuovi costruttori per l' altra avranno facoltà di valersi reciprocamente delle strade e stazioni loro appartenenti.

Articolo 79.

Casi di decadenza della Società.

La Società decaderà dalla concessione e da tutti i diritti inerenti alla medesima, quando non abbia posto mano ai lavori nel termine stabilito dai precedenti articoli 45, 46, e quando nello spazio di quattro anni, decorrendi dal giorno dell' approvazione definitiva del progetto dell' intiera linea stradale, non abbia, a norma dell' articolo 48, compita ed attivata tutta la strada, inclusivamente alla diramazione da Reggio al Po dirimpetto a Borgoforte.

Articolo 80.

Provvidenze conseguenti alla decadenza.

In caso di decadenza sarà provvisto alla continuazione e compimento dei lavori mediante una pubblica aggiudicazione, da aprirsi dietro le presenti condizioni e sopra una stima delle opere fatte o iniziate, dei materiali provvisti, dei terreni comprati e delle porzioni di strada che fossero aperte al pubblico. Tale aggiudicazione sarà devoluta al maggiore offerente, ritenendo che le offerte potranno essere anche inferiori alla stima.

Articolo 81.

Conteggi col nuovo aggiudicatario.

La Società decaduta avrà diritto di ripetere dal nuovo aggiudicatario il valore degli oggetti, di cui sopra, risultante dalla pubblica licitazione.

Articolo 82.

Caso di seconda aggiudicazione.

Se l' aggiudicazione in così fatto modo aperta non conducesse a verun risultato, si procederà a nuova aggiudicazione dopo sei mesi, e qualora anche questo secondo tentativo riuscisse vano, la Società sarà definitivamente decaduta da ogni diritto per qualunque siasi indennità dipendente dai lavori già eseguiti e dai materiali provvisti. Le porzioni di strada, che fossero aperte e potessero aprirsi al pubblico transito, passeranno immediatamente nel pieno possesso e

godimento dei Governi entro i confini dei rispettivi Stati, senza sborso veruno per parte dei medesimi.

Articolo 83.

Caso di forza maggiore.

Le disposizioni contenute nel precedente articolo 79 e seguenti, non saranno applicabili al caso in cui il ritardo o la sospensione dei lavori provenisse da una forza maggiore.

Articolo 84.

Norme per la percezione dei prezzi di trasporto.

La percezione dei prezzi dei trasporti nelle tariffe avrà luogo per chilometro percorso senza riguardo alle frazioni di distanza, per modo che un chilometro cominciato si considera come compito. Per ciò che si riferisce al peso della mercanzia, si riterranno solamente i ventesimi dei mille chilogrammi, cosicchè ogni peso minore di chilogrammi cinquanta pagherà in ragione di chilogrammi cinquanta; ogni peso compreso fra i cinquanta ed i cento pagherà a ragione di cento chilogrammi, e così di seguito.

Articolo 85.

Bagaglio dei viaggiatori.

I viaggiatori potranno avere con loro un bagaglio di peso non maggiore di venti chilogrammi, senza andare soggetti ad alcun aumento di spesa.

Articolo 86.

Oggetti non contemplati nelle tariffe.

Le derrate, mercanzie, animali ed altri oggetti che non fossero indicati nelle tariffe, saranno considerati, quanto ai prezzi di trasporto, come attenenti alle classi colle quali avessero maggiore analogia.

Articolo 87.

Spese accessorie di magazzini.

Le spese accessorie non inserite nelle tariffe, come sono quelle di deposito nei magazzeni inservienti alla strada e quelle di carico e scarico, saranno determinate con espressi

regolamenti, da sottoporsi all' approvazione della Commissione.

Articolo 88.

Affissione delle tariffe e del corso delle monete.

Le tariffe per i trasporti sulla strada ferrata dovranno rimanere costantemente affisse in tutte le stazioni in luogo ben visibile, come vi saranno affisse parimente le tariffe di riduzione delle monete a lira italiana, e quelle dei pesi dei rispettivi Stati percorsi, a peso metrico.

Articolo 89.

Decisione delle contestazioni.

Le contestazioni, che potrebbero insorgere tra la Società e gl' impiegati preposti a vigilare la buona esecuzione delle opere ed il regolare esercizio della strada, le quali sieno motivate dalla interpretazione ed esecuzione delle condizioni qui contenute, o nei regolamenti che a forma di esse verranno per il seguito dettati dalla Commissione, saranno da questa inappellabilmente decise, considerandole come vertenza meramente amministrativa.

Articolo 90.

Ricorso in ultima istanza.

In qualunque questione dell' indole contemplata nel precedente articolo 89, che involva il diritto e non rivesta il carattere di meramente amministrativa, la Commissione pronuncierà il suo giudizio, riserbato però alla parte che si crede lesa il ricorso in ultima istanza al Supremo Consiglio di Giustizia residente in Modena, che giudica secondo le massime della Legislazione Estense.

Conte Gaetano ZUCCHINI Commissario PONTIFICIO.
Cav. Luigi NEGRELLI-MOLDELBE Commissario AUSTRIACO.
Consigliere Dottor Carlo RONCAGLIA Commissario ESTENSE.
Cav. Francesco BELLENI Commissario PARMENSE.
Commendatore Alessandro MANETTI Commissario TOSCANO.
Ingegnere Salvatore CACCIANINO.
Giuseppe FUMAGALLI.
Enrico Ridolfo SCHINTZ.

Indice

delle Condizioni

STATUTI
DELLA SOCIETÀ ANONIMA
COSTITUITA IN FIRENZE.

TITOLO I.

Oggetto e carattere della Società.

Formazione della Società.

Art. 1. È formata in Firenze una Società Anonima all' oggetto di costruire e porre in attività una strada ferrata da Piacenza per Parma, Reggio, Modena e Bologna, a Prato o Pistoja, con un ramo da Reggio verso Mantova fino alla destra del Po, conformemente alla Convenzione stipulata in Roma il 1 maggio 1851 fra i Governi Pontificio, Austriaco, Estense, Parmense e Toscano.

Suo titolo.

Art. 2. Questa Società porterà il titolo di ***Società Anonima per la Strada Ferrata dell' Italia Centrale;*** con questa ditta dovranno intitolarsi tutti gli atti che la riguardano.

Sua rappresentanza.

Art. 3. Essa è rappresentata da un Comitato di costruzione, ed amministrazione fino a che tutta la linea non sia attivata, e di poi da un Comitato dirigente.

Obbligazioni dei soci.

Art. 4. Conseguentemente al carattere di Società Anonima, i soci non sono obbligati nè verso la Società, nè verso chicchessia ad alcun' altra somma oltre l' importo delle Azioni acquistate singolarmente da ognuno, e gli amministratori e direttori della Società non contraggono alcuna obbligazione nè solidale nè personale relativamente agli impegni che per essa assumono: obbligano bensì la Società in faccia ai terzi nei limiti delle attribuzioni conferite loro dai presenti Statuti.

Sede della Società.

Art. 5. La sede della Società è in Firenze, ma essa dovrà eleggere un domicilio in Modena, ove avrà costantemente un Rappresentante fornito dei pieni poteri per trattare definitivamente con la Commissione.

TITOLO II.

Del fondo sociale e delle azioni.

Fondo sociale.

Art. 6. Il fondo sociale sarà di settantacinque milioni di lire italiane diviso in settantacinque mila azioni al portatore di lire mille ciascuna, o centocinquantamila di lire cinquecento, regolandone la emissione sotto la dipendenza della Commissione internazionale, e nei modi che verranno stabiliti nell'atto di concessione definitiva. Se i settantacinque milioni esuberassero alle spese necessarie alla costruzione ed attivazione della strada, non si esigerà l'intiero valore delle azioni.

Emissione delle azioni.

Art. 7. L'emissione delle suddette azioni e dei titoli relativi spetta al Comitato di costruzione e di amministrazione. Egli avrà facoltà di emettere ancora dei certificati interinali, i quali rappresenteranno ad ogni effetto le azioni stesse, sempre che i possessori abbiano regolarmente effettuati i pagamenti delle rate del loro valore, che risulteranno dalle ricevute a tergo di esse. Tali certificati, al pagamento dell'ultima rata, verranno cambiati con azioni definitive.

Obblighi relativi verso la Commissione internazionale.

Art. 8. Ogni qualvolta sarà fatta una emissione di azioni o di certificati interinali, ne dovrà essere data partecipazione alla Commissione internazionale residente in Modena. I primi due ventesimi, che saranno incassati, dovranno essere depositati presso la Commissione medesima, la quale li restituirà al Comitato, in parte o in totalità, quando la progressiva esecuzione dei lavori lo richiederà.

Rate dei versamenti.

Art. 9. I soscrittori verseranno l'importo delle azioni in rate non maggiori di un ventesimo, ed a distanze non minori di due mesi l'una dall'altra.

Art. 10. Le intimazioni per i versamenti delle rate, dovranno essere notificate per due volte tre mesi innanzi e almeno, col mezzo dei giornali officiali di Vienna, Milano, Parma, Modena, Bologna, Firenze, e delle altre piazze nelle quali saranno agenti della Società.

Intimazione pei medesimi.

Art. 11. I versamenti saranno effettuati presso il cassiere della Società e presso gli agenti e banchieri, che verranno nominati dal Comitato nelle diverse piazze, ed in valute metalliche sonanti d'oro o di argento al corso di tariffa, escluso rame, moneta erosa e carta monetata.

Ove debbano effettuarsi.

Art. 12. I possessori delle azioni, che nel termine di quindici giorni da quello stabilito dal Comitato non si presentassero ad eseguire il versamento delle rispettive rate, s'intenderà che abbino rinunziato alla costituzione in mora e perderanno i versamenti già fatti che cadono a benefizio della Società; le azioni poi verranno realizzate nel modo che il Comitato crederà utile per la Società.

Conseguenza della inesattezza nei versamenti.

Art. 13. I certificati interinali e le azioni perciperanno fino al cinquantesimo anno dall'apertura dell'intera linea.

Interessi ed utili per i primi 50 anni.

1.° Un frutto fisso del 5 per cento all'anno, garantito dai cinque Governi Pontificio, Austriaco, Modenese, Parmense e Toscano.

2.° Gli utili netti che risulteranno dall'esercizio della strada ferrata, oltre il suddetto 5 per cento da ripartirsi per metà tra la Società ed i cinque Governi contraenti, a norma dell'atto di concessione definitiva.

Art. 14. Spirato il cinquantesimo anno dall'apertura totale della strada, e quindi per gli altri trent'anni della concessione, le azioni non avranno più la garanzia suddetta del frutto del 5 per cento, ma godranno invece degli utili provenienti dall'esercizio di essa strada, salvo il riparto della eccedenza sul 5 per cento, di che nell'articolo precedente.

Interessi ed utili spirato detto termine.

Art. 15. Il frutto del cinque per cento sulle somme sborsate dagli azionisti decorrerà dalla fine di ciascuno dei mesi nei quali sarà avvenuto il pagamento, cosicchè tutte le somme versate entro un dato mese diverranno fruttifere il primo giorno del mese successivo.

Decorrenza dei frutti.

Pagamenti nel maggio e nel novembre.

Art. 16. Tanto i frutti che i dividendi verranno pagati in due rate semestrali, cioè il primo del mese di maggio e di novembre di ciascun anno nelle piazze principali dove si troveranno agenti della Società.

Sequestri non ammessi.

Art. 17. La Società non ammette sequestri nè sul capitale, nè sugli interessi, nè sopra i dividendi delle azioni.

Le azioni sono indivisibili.

Art. 18. Le azioni sono indivisibili rispetto alla Società; quindi tutti i comproprietari di un' azione devono farsi rappresentare da una sola e medesima persona.

TITOLO III.

Del Comitato di costruzione e di amministrazione, e del Comitato dirigente.

Comitato di costruzione e di amministrazione.

Art. 19. La rappresentanza e amministrazione della Società risiede in un Comitato di costruzione e di amministrazione, al quale dovrà succedere in appresso un Comitato dirigente.

Composizione del suddetto.

Art. 20. Il Comitato di costruzione ed amministrazione resta in carica fino all'attivazione totale della strada. Esso è composto come appresso:

Professore Vincenzo Amici Presidente.
Carlo Schmitz, Vice Presidente.
Commendatore Luigi Ferrari Corbelli.
Bartolommeo Cini.
Paolo Lampronti.
Sansone d'Ancona.
Giuseppe De Montel.
Salvatore Caccianino.
David Levi.
Cavaliere Pasquale Revoltella.
Dottor Roberto de' Filippi, Segretario.
Pietro Cini, Gerente.

Elezione dei suoi Membri.

Art. 21. In caso di mancanza o dimissione di alcuno dei Membri che lo compongono, gli altri eleggono a maggiorità di voti il successore. È in loro facoltà di non farlo, purchè

per altro in ogni caso il numero dei componenti il Comitato non rimanga minore di nove.

Comitato dirigente.

Art. 22. Il Comitato dirigente sarà composto di nove membri, e verrà eletto dagli azionisti in adunanza generale, come all'articolo 34 dei presenti Statuti.

Rappresentanze e attribuzioni dei Comitati.

Art. 23. Il Comitato di costruzione e quindi il Comitato dirigente rappresentano la Società e sono incaricati della superiore direzione ed amministrazione di tutti gli affari sociali. Emettono le azioni secondo il disposto dagli articoli precedenti, e provvedono a tutte le occorrenze ed a tutti i bisogni sociali; intimano i pagamenti delle azioni: nominano il cassiere ed il gerente della Società, non che gli agenti che occorreranno nelle diverse città all'estero; e provvedono a tutti gli altri impieghi subalterni, determinandone le attribuzioni ed i stipendi; determinano, come meglio credono, e sorvegliano i modi di esecuzione dell'impresa. Il Comitato di costruzione provvede più particolarmente a tutto quello che occorre per la costruzione della strada sotto la dipendenza ed ispezione della Commissione internazionale a forma dell'articolo 8 della Convenzione 1 maggio 1851. Egli rende conto ogni anno alla Commissione dei lavori fatti e delle spese commesse per la costruzione ed attivazione della strada, e pubblica nel foglio officiale di Firenze questi rendiconti annuali con l'approvazione che ne abbia data la Commissione. Quando poi lo creda utile e conveniente, ha facoltà di emettere delle cartelle di debito fruttifere ed ammortizzabili ad epoche determinate. Prima però di emettere tali cartelle dovrà depositare per un valore equivalente di azioni presso la Commissione internazionale. E queste azioni non potranno ritirarsi che a misura che vengono estinte le cartelle di debito corrispondenti, di modo che l'effetto sia che, fra azioni e cartelle di debito, non si trovi mai in circolazione una somma maggiore del fondo sociale.

Adunanze del Comitato.

Art. 24. Le adunanze del Comitato hanno luogo in Firenze. Le sue deliberazioni debbono essere vinte a pluralità di voti, ma perchè siano valide dovranno essere rese alla presenza di due terzi almeno dei Membri che lo compon-

gono. In caso di parità il Presidente, e in sua mancanza il Vice Presidente, darà doppio voto.

Rinnovazione dei Membri.

Art. 25. Alla fine di ogni anno escono dal Comitato dirigente tre de' suoi membri, per i primi anni estratti a sorte, e quindi secondo la rispettiva loro anzianità. I membri, che cessano di far parte del Comitato, sono suscettibili di rielezione.

TITOLO IV.

Del Presidente e Vice Presidente, del Segretario e dei Consiglieri.

Del Presidente.

Art. 26. Incombe al Presidente di presiedere e dirigere le adunanze del Comitato di costruzione e di quello dirigente, e degli azionisti; d' intimare tanto le une che le altre; di farsi organo fra il Comitato di costruzione, e quello dirigente e la Commissione internazionale per il regolare sfogo degli affari relativi alla Società; di firmare le azioni; di apporre il visto agli atti delle adunanze del Comitato; di controllare le operazioni del gerente e del cassiere.

Del Vice Presidente.

Art. 27. Il Vice Presidente rappresenta il Presidente nei casi di legittimo impedimento di quest' ultimo, e rimane investito delle medesime incombenze e facoltà del Presidente medesimo.

Del Segretario.

Art. 28. Incombe al Segretario del Comitato di compilare e sottoscrivere i processi e gli atti tutti delle adunanze del Comitato e della Società; di controfirmare le azioni; di tenere la corrispondenza ed il registro delle deliberazioni prese nelle adunanze; di custodire le concessioni, gli atti ed i documenti tutti riguardanti la Società, ed in fine l' archivio intiero.

Dei Consiglieri.

Art. 29. I Consiglieri prendono parte a tutte le discussioni del Comitato, e vi rendono voto.

TITOLO V.

Del Gerente, del Cassiere, dei Sindaci e del Rappresentante in Modena.

Del Gerente.

Art. 30. Il Gerente è l' agente in capo della Società, e quindi l' esecutore delle deliberazioni del Comitato. Egli assiste all' adunanza del medesimo, ma non ha voto; firma le lettere ed i contratti, citando in questi ed in quelle le autorizzazioni avute dal Comitato.

Del Cassiere.

Art. 31. Al Cassiere della Società, che sarà persona di notoria probità e solventezza, incombe di conservare e custodire la cassa ed il portafoglio della Società, di eseguire gli incassi ed i pagamenti, dietro i mandati, che saranno rilasciati dal Gerente, e controfirmati dal Presidente e dal Segretario.

Dei Sindaci

Art. 32. Gli azionisti in adunanza generale eleggono ogni anno due Sindaci, ai quali incombe di esaminare il bilancio annuale, e di presentare una relazione in iscritto all' adunanza generale, dopo averla comunicata almeno quindici giorni innanzi al Comitato dirigente.

Del Rappresentante la Società in Modena.

Art. 33. Il Comitato eleggerà un Incaricato domiciliato in Modena, il quale rappresenterà a tutti gli effetti la Società ne' suoi rapporti con la Commissione internazionale residente in detta città. Egli corrisponderà col Presidente e col Gerente della Società, secondo la natura degli incarichi che dovrà adempire.

TITOLO VI.

Delle adunanze generali.

Prima adunanza generale.

Art. 34. Gli azionisti si riuniranno in adunanza generale appena che sarà terminata e posta in attività tutta la strada, o prima di tale epoca, se la Commissione internazionale lo giudicherà opportuno. In tale adunanza riceveranno comunicazione del risultato dei rendiconti delle spese fatte, presentati annualmente alla Commissione internazionale e da

Essa approvati. Eleggeranno i componenti del Comitato dirigente, che deve d'allora in poi amministrare la Società; stabiliranno l'epoca delle successive adunanze generali, e risolveranno tutte quelle proposizioni, che il Comitato di costruzione crederà opportuno di sottoporre nell'interesse dell'impresa. Tanto questa, quanto le successive adunanze generali dovranno essere convocate per l'epoca che sarà stabilita d'accordo colla Commissione internazionale, la quale potrà farvisi rappresentare per mezzo di Commissari, a forma dell'art. 16 (*a*) della Convenzione del 1 maggio.

Adunanze generali successive.

Art. 35. Le successive adunanze generali avranno luogo ordinariamente una volta all'anno, all'epoca stabilita come sopra.

Soci assenti.

Art. 36. I soci non intervenienti alle adunanze generali si ritengono onninamente consenzienti alle deliberazioni delle medesime.

Soggetti da trattare nelle adunanze generali.

Art. 37. Nell'adunanza generale ordinaria

1.° Si prende ad esame il bilancio annuale;

2.° Si fa lettura del relativo rapporto dei Sindaci;

3.° Si mette in deliberazione l'approvazione del bilancio medesimo;

4.° Si eleggono i Sindaci del bilancio successivo;

5.° Si nominano i membri del Comitato dirigente, che devono rimpiazzare quelli che cessano di farne parte ai termini dell'articolo 25.

6.° Si discutono e si risolvono tutte le proposizioni, che il Comitato crederà opportune di sottoporre alla Società.

Modo di votazione.

Art. 38. Tutte le deliberazioni delle adunanze generali saranno prese a pluralità di voti, ad eccezione di quelle che riguardano le modificazioni da farsi agli Statuti, le quali debbono esser vinte con due terzi di voti, e sottoporsi all'approvazione della Commissione.

Modo di elezione dei Sindaci.

Art. 38. (*bis*) Le nomine dei Sindaci e dei Membri del Comitato si fanno direttamente per via di schede a maggioranza relativa di voti. Affinchè però le deliberazioni dell'adunanza generale siano valide, è necessario che gli azionisti

intervenuti rappresentino almeno un decimo delle azioni emesse.

Il possessore di dieci azioni ha voto.

Art. 39. Tutti i possessori di dieci azioni potranno intervenire a dar voto nelle adunanze generali. Il medesimo individuo potrà dar tanti voti quante sono le decine di azioni che possiede. Ogni azionista, per essere ammesso alle adunanze, dovrà presentare il viglietto, che gli verrà dispensato contro il deposito delle sue azioni o di analogo certificato degli agenti della Società, il quale deposito dovrà essere eseguito all' uffizio della Società in Firenze, almeno nel giorno innanzi a quello dell' adunanza generale.

Discipline per prendere la parola.

Art. 40. Ogni socio ammesso all' adunanza generale potrà prendere la parola dietro il permesso ottenutone dal Presidente, il quale non lo potrà negare ogni volta che il socio si proponga di discutere un argomento, intorno a cui sia stata già depositata una proposizione in iscritto al banco della Presidenza.

Del Protocollo.

Art. 41. Le deliberazioni dell' adunanza generale saranno registrate in un protocollo specialmente destinato a tale oggetto, il quale dovrà soscriversi dal Presidente e dal Segretario delle dette adunanze, e controfirmarsi da uno almeno dei Rappresentanti della Commissione Internazionale.

TITOLO VII.

Del bilancio.

Il bilancio si forma alla fine d' ogni anno.

Art. 42. Alla fine d' ogni anno, dopo l' apertura dell' intera strada, sarà compilato dal Comitato il bilancio della amministrazione sociale coll' approvazione della Commissione internazionale, secondo le regole statuite nella Convenzione fra i cinque Governi del 1 maggio 1851. articoli 11, 12, e 14.

Divisione degli utili.

Art. 43. Gli utili netti risultanti dal bilancio, al di là dell' interesse del cinque per cento, che vien sempre prelevato a favore degli azionisti anche dopo cessata la garanzia dei Governi, saranno divisi in parti uguali, per tutta la durata della concessione, tra la Società ed i cinque Governi contraenti.

Luogo dei pagamenti.

Art. 44. Il pagamento tanto degli interessi, quanto degli utili verrà fatto tanto in Firenze presso il Cassiere della Società, quanto nelle altre piazze all' estero, ove esistono agenti della Società stessa, ai cambi che volta per volta verranno determinati dal Comitato, e da lui preventivamente pubblicati sopra i giornali officiali.

TITOLO VIII.

Disposizioni generali.

Decisione per arbitri.

Art. 45. Qualunque contestazione nascesse per l' interpretazione e l' esecuzione dei presenti Statuti, sarà risoluta da arbitri inappellabilmente, non ostante le contrarie disposizioni delle leggi veglianti, alle quali è espressamente convenuto dovere rinunziare chiunque prenderà parte alla presente Società.

I presenti Statuti sono stati approvati dalla Commissione Internazionale, che rappresenta in Modena i cinque Governi contraenti.

Modena, questo dì 26 *Giugno* 1852.

Conte Gaetano ZUCCHINI Commissario PONTIFICIO.
Cav. Luigi NEGRELLI-MOLDELBE Commissario AUSTRIACO.
Consigliere Dottor Carlo RONCAGLIA Commissario ESTENSE.
Cav. Francesco BELLENI Commissario PARMENSE.
Commendatore Alessandro MANETTI Commissario TOSCANO.
Ingegnere Salvatore CACCIANINO.
Giuseppe FUMAGALLI.
Enrico Ridolfo SCHINTZ.

Indice degli Statuti

TITOLO I.

OGGETTO E CARATTERE DELLA SOCIETÀ.

TITOLO II.

DEL FONDO SOCIALE E DELLE AZIONI.

TITOLO VI.

DELLE ADUNANZE GENERALI.

TITOLO VII.

DEL BILANCIO.

TITOLO VIII.

DISPOSIZIONI GENERALI.